



KYSTVERKET

ÅRSMELDING 2024

– Vi utviklar kysten og havområda til verdas sikraste og reinaste



INNHALD

LEIAREN SI FRÅSEGN	3
INTRODUKSJON TIL VERKSEMD OG HOVUDTAL	5
AKTIVITETAR OG RESULTAT	8
ENKLARE REISEKVARDAG OG AUKA KONKURRANSEEVNE FOR NÆRINGSLIVET	11
NULLVISJON FOR DREPNE OG HARDT SKADDE	14
BIDRA TIL Å OPPFYLLE NOREGS KLIMA- OG MILJØMÅL	21
BEREDSKAP MOT AKUTT FORUREINING	26
EFFEKTIV BRUK AV NY TEKNOLOGI	29
MEIR FOR PENGANE	31
STYRING OG KONTROLL I VERKSEMDA	32
FRAMTIDSUTSIKTER	40
ÅRSREKNESKAP	42

Kapittel 1

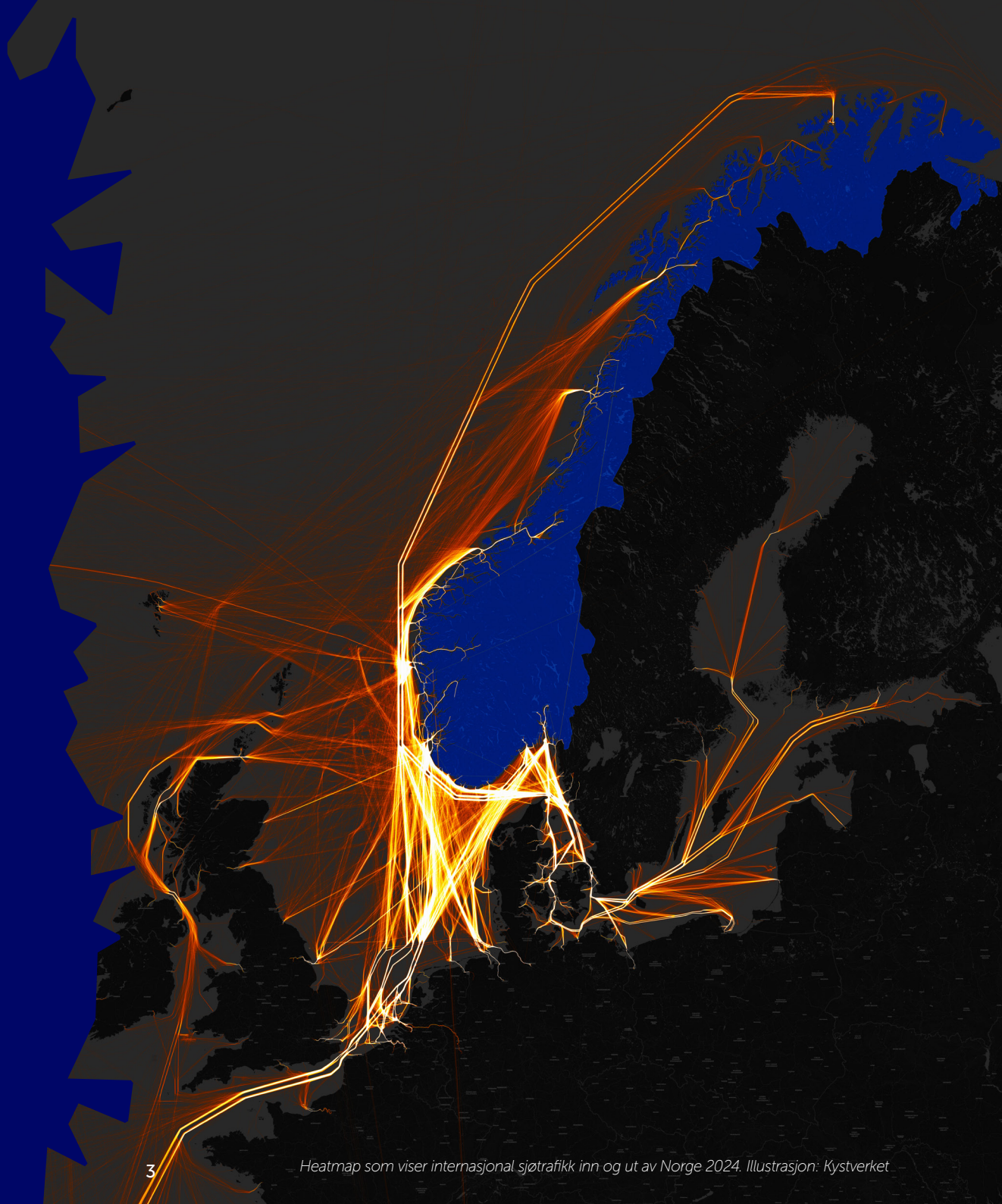
LEIAREN SI FRÅSEGN

Det norske næringslivet er variert og desentralisert. Over 170 000 verksemdar langs vår lange kystlinje produserer ulike former for varer som ofte skal langt, er tunge og i store kvanta. Store deler av tonnsmengdene som går sjøvegen til handelspartnarar over heile verda er geopolitisk viktige, og norsk eksport kan vere samfunnskritisk for våre handelspartnarar.

Energi, kjemikaliar og metall er varegrupper som illustrerer dette. Gassen går primært i rør, men elles er det kjøp som gjeld. Frå Årdal og Mosjøen går aluminium, frå Grenland ei rekke kjemiske produkt, jernmalm frå Mo i Rana, tonnevis av stein frå Europas største pukkverk i Suldal. Små og store maritime leverandørar sender varer til alle verdsdeler. Frå Hitra og Myre går millionar av fiskemiddagar dagleg.

For Noreg som råvare- og energiekseportør er trygg og effektiv sjøtransport heilt essensielt for verdiskaping langs heile kysten. Men importen kjem også sjøvegen, og ein vesentleg importkategori er matvarer. Ifølgje Helsedirektoratet er sjølvforsyningsgraden i Noreg på 47 prosent og dermed må halvparten av kaloriane som landets innbyggjarar treng, importerast. Heile 80 prosent av maten vi ikkje lagar sjølve kjem sjøvegen. Matimporten illustrerer at robuste forsyningskjeder er samfunnskritiske, og dermed også sjøtransporten.

I nasjonal transportplan 2025–2036 er ei viktig målsetning å ta vare på det vi har. Ein vesentleg del av Kystverkets aktivitet er knytt til drift, vedlikehald og utvikling av infrastruktur og tenester for nettopp å ivareta sjøtransporten som sikker, robust og effektiv. Dette har fått utvida betydning siste åra fordi sikkerheit no har ein annan og utvida valør enn for få år tilbake, og det treffer store delar av vår portefølje.



I denne konteksten blir samvirke viktig, både internt og eksternt. Kystverket skal vere ei verksemd der vi får til løysingar både innan forvaltning, myndighetsutøving og gjennom våre tenester til brukarar og næringsliv. Felles aksjonsstøtteverktøy i BarentsWatch er eit godt eksempel på dette, med enorm vekst i brukarar og bruksområde. Det same gjeld det gode og praksisnære samarbeidet mellom miljøberedskap og den kommunale akuttberedskapen, og våre mange oppdrag med analysar av skyggeflåte og verdivurderingar viser det same. I plansaker og ved utbygging kan aktørbildet vere omfattande, og effektivt samvirke blir viktig for å sikre framdrift. Den norske hamnestrukturen viser næringslivet sine behov for effektiv sjøtransport, då må vi som hamneetat vere tett på hamne-Noreg.

2024 har vore nok eit år med eit uroleg verdsbilet, og situasjonen påverkar sjølvsagt aktiviteten langs kysten av Noreg. Samfunnets interesse for forvaltning og sikring av sjøvegen og hamnene er dermed aukande. Dette stiller krav til Kystverkets kunnskap og tenester. Då er det godt å kunne konstatere at etaten leverer tenester med høg nytteverdi, og årets brukarundersøking stadfestar dette. Den viser at Kystverket har høg tillit blant brukarane, og spesielt på sjøsikkerheitsområda. Talet på alvorlege navigasjonsulykker viser ein jamt fallande trend, og gode tenester med nær 100 prosent oppetid er med på å sørge for dette.

Sjølv om sikkerheit og beredskap er høgt på dagsorden, er vårt arbeid med berekraft og miljø stadig viktig. Vi har lansert ein ny modell for estimering av maritime utslepp, som gir oss og brukarane data som er viktig for å nå Noregs klimamål, og identifisere kostnadseffektive tiltak for å kutte utslepp. Vi har også sett oss ambisiøse, men realistiske mål for kutt i klimagassutslepp for eigen aktivitet både mot 2030 og 2045.

Kystverket er variert og desentralisert, akkurat som det kystnære næringslivet. Vårt daglege virke er geografisk spreidd på 25 losstasjonar, 15 beredskapsdepot, sju kontorlokasjonar og fem sjøtrafikkssentralar. Vi erfarer at Kystverkets kompetanse er viktig, og har ein organisasjon med dedikerte medarbeidarar på vakt for kysten vår, fleire også døgnet rundt. Dette engasjementet representerer vår kultur, og bidrar til at vi kan utøve varierte samfunnsoppdrag på ein god måte. Eg vil rose alle tilsette for å ha vist stor iver for oppgåvene og gjort sitt beste i Kystverkets teneste gjennom 2024.

Ålesund 15. mars 2024

Einar Vik Arset
kystdirektør



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 fastset 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; myndighetsorgan, 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.

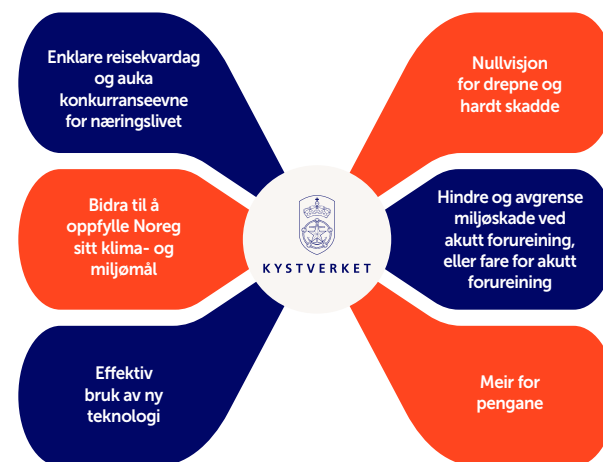
OVERORDNA MÅL

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.

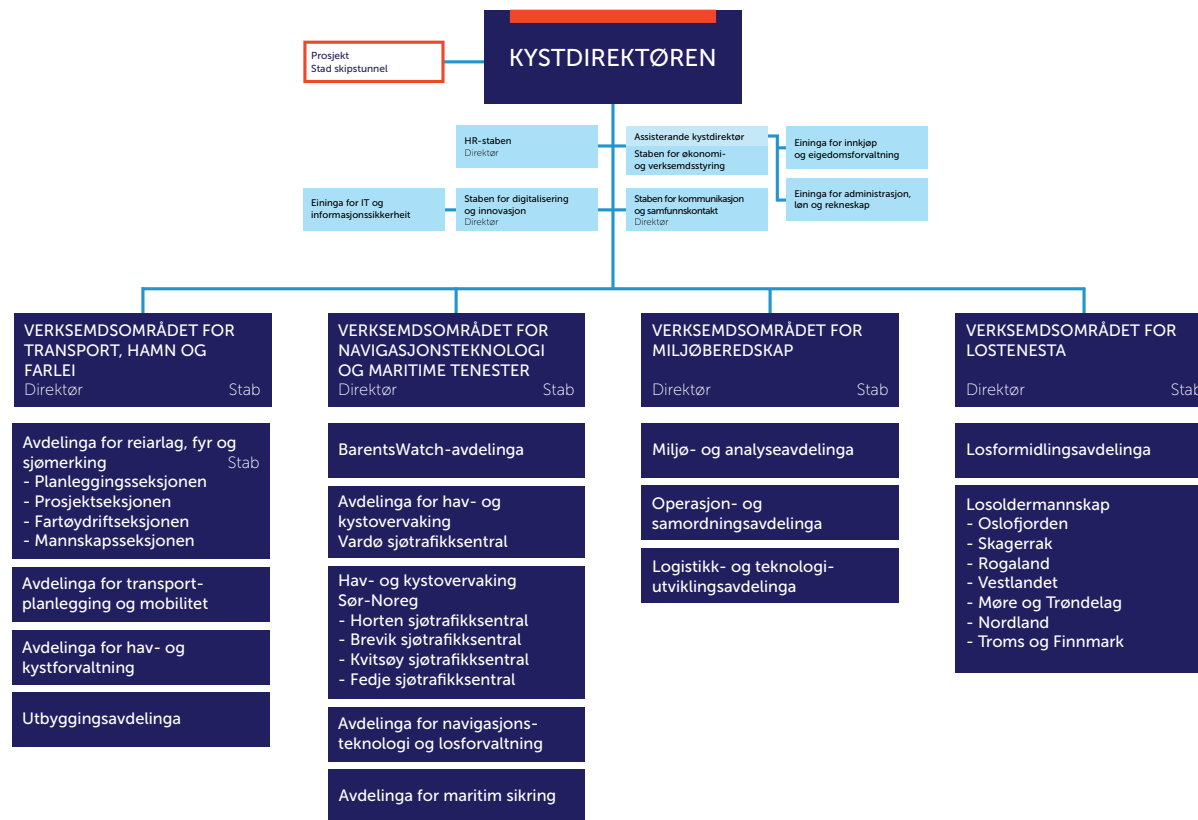
Kystverket skal bidra til at FN's berekraftsmål blir nådd innan eigen sektor.

Figur 1: Hovudmåla til Kystverket



Figur 2: Organisasjonskart i 2024

Transport, hamn og farlei tek i vare og utviklar farleia – vegsystemet til sjøs. Navigasjonsteknologi og maritime tenester har ansvar for hav – og kystovervakinga, navigasjonsteknologi, maritim sikring og å forvalte losordninga. Miljøberedskap tek i vare statens ansvar for beredskap mot akutt forureining. Lostenesta utøver nautisk rettsteiling om bord i fartøy som er lospliktige.



ORGANISASJON OG LEIING

Kystverket er organisert i fire verksemdsområde, og kystdirektøren er øvste leiar. Direktørane for verksemdsområda og stabane inngår i kystdirektøren si leiargruppe. Kystverket har tilsette langs heile kysten, og det er ei eller fleire faglege leiarstillingar ved kontorlokasjonane.

Per 31.12.2024 var talet på tilsette 975 (969 årsverk), der om lag halvparten hadde ei operativ stilling (tilsett på fartøy, los eller trafikkleiar).

Som følge av ei intern evaluering av omorganiseringa som trådte i kraft 2021, har vi gjort mindre endringar i organisasjonsstrukturen og fordeling av oppgåver. Desse trådte i kraft frå 1. januar 2025. I 2025 vil vi sjå nærmare på korleis vi skal innrette stab- og støttefunksjonar i verksemda.

ØVSTE LEIING I 2024:

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

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)

	2022	2023	2024
Talet på faste tilsette per 31.12	959	966	975
Talet på faste årsverk per 31.12	951	960	969
Talet på utførte årsverk ¹⁾	960	990	987
Sjukefråvær	5,18%	4,70%	4,65%
Samla tildeling post 01-99	3 667 448	3 900 511	4 355 269
Utnyttingsgrad post 01-29	95,4%	98,3%	95,1%
Driftsutgifter	2 806 673	3 016 833	3 087 141
Andel løn av driftsutgifter	0,37	0,39	0,38
Lønsgifter per årsverk ¹⁾	1 094	1 196	1 195
Andel løn av total omsetning	1,08	1,07	1,03
Andel konsulent av total omsetning ²⁾	0,04	0,05	0,03

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

	2022	2023	2024
Talet på fullførte farleiltak	3	2	1
Talet på fullførte fiskerihamnetiltak	0	1	1
Ventetid på los (> 1 time venting)	2,5%	2,4%	2,8%
Vedlikehaldsetterslep navigasjonsinnretningar (i mill. kroner)	699	633	630
Oppetid på maritim infrastruktur	99,8%	99,8%	99,8%
Talet på lospliktige seglasar	123 021	124 388	120 733
Prosentdel seglas med farleisbevis	68%	68%	67%
Talet på seglingsklareringer VTS	433 326	428 896	430 927
Talet på meldingar om akutt forureining	968	649	964
Talet på statlege aksjonar	0	0	0
Talet på ulykker med akutt forureining	82	115	148
Talet på miljøskadelege utslipp frå skipsvrak	0	0	0



Kapittel 3

AKTIVITETAR OG RESULTAT

Det har ikkje skjedd større hendingar innan vårt ansvarsområde i 2024 som har ført til tap av liv eller helse eller akutt forureining av betyding.

Brakarundersøkinga i 2024 viser at vi har høg tillit blant brukarane, og at vårt samfunnsoppdrag og vår kompetanse blir verdsett. Heile 96 prosent av respondentane har eit positivt inntrykk av Kystverket, og vi skårar høgt på område som sikkerheit til sjøs, maritim infrastruktur og tenester og beredskap mot akutt forureining. Lostenesta og sjøtrafikkssentralane får gode tilbakemeldingar. Undersøkinga peikar på forbettringspotensial, til dømes når det gjeld brukartilgjenge i våre digitale tenester, meir synlegheit i mediebiletet og tydelegare kommunikasjon om vårt arbeid med klima og miljø. Tilbakemeldingane gir verdifull innsikt som vi tek med oss i vårt vidare arbeid.

Sjøsikkerheitsnivået i norske farvatn er høgt for næringstransporten. Talet på alvorlege navigasjonsulykker viser ein jamn fallande trend, og når det skjer ulykker peikar årsakene i liten grad på forhold som skuldast svikt i våre tenester.

Dei to siste åra har vi på oppdrag frå NFD utført den mest omfattande gjennomgangen av lospliktreglane sidan losutgreinga i 2013 (NoU 2013:8). Bakgrunnen for oppdraget var ønsket om

å halde losordninga så kostnadseffektiv som mogleg. Dette arbeidet vil kunne bidra til endringar i lospliktreglane og gi lettingar for næringa, noko som kan få konsekvensar for lostenesta sine rammevilkår og drift i tida framover.

Den lospliktige trafikken har hatt ein svak nedgang frå året før. Noko av nedgangen skuldast fråvær av fartøy frå Russland. Cruiseaktiviteten er på same nivå som den var i 2023. Fordelinga av trafikken på farleisbevis og los om bord er som før.

Vi har lansert ein ny modell for estimering av maritime utslepp ([MarU](#)). Denne modellen gir oversikt over korleis utslepp frå sjøfart og fiske fordeler seg på ulike typar fartøy, -størrelsar og geografiske område, identifiserer trafikktypar, energibehov med vidare. Dette er kunnskap som er etterspurt for å kunne vurdere Noregs oppfylling av klimamål for innanriks sjøfart og fiske, og for å kunne identifisere kostnadseffektive tiltak for å kutte i utsleppa.

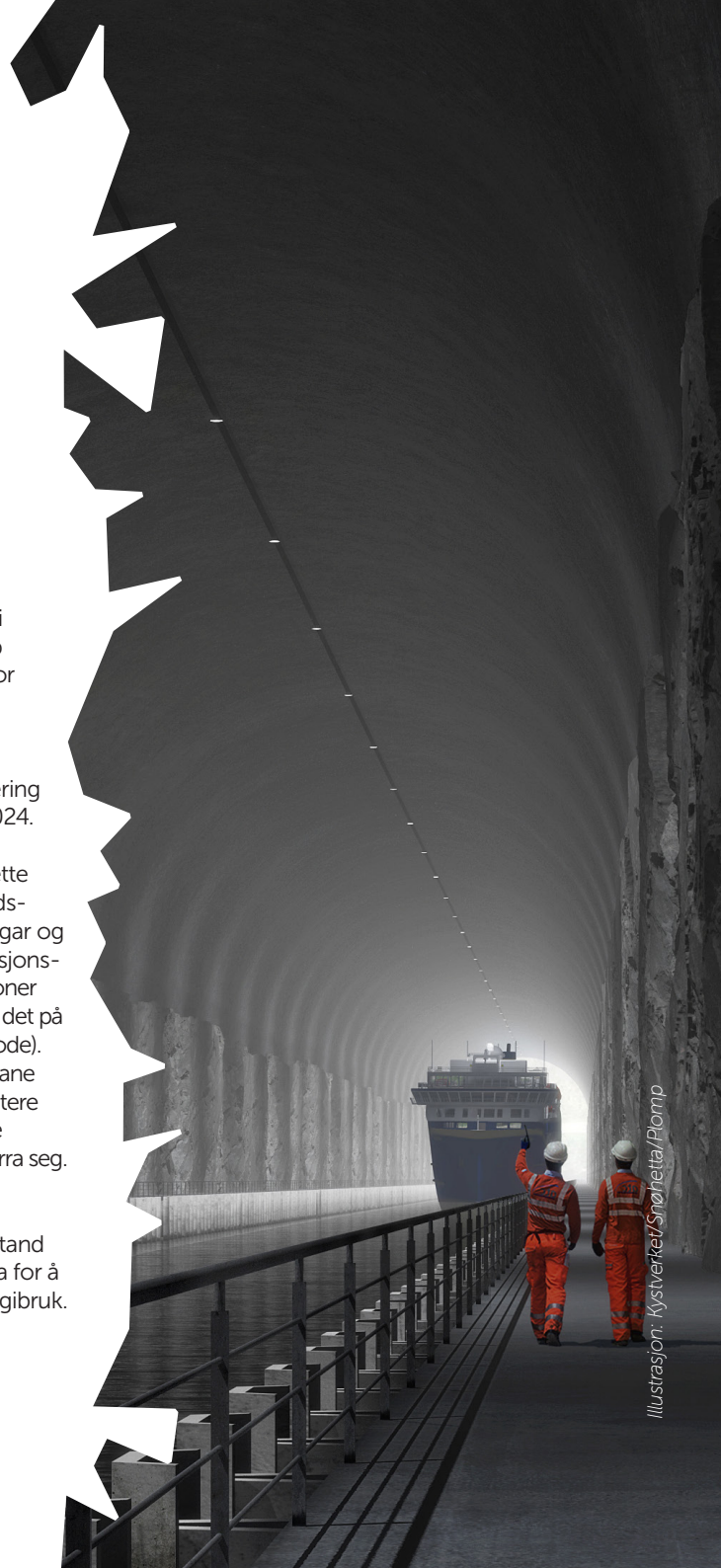
Vi har styrka vår planleggings-, gjennomførings- og forvaltningskapasitet for å ivareta eigarskapet og forvaltningsansvaret for fiskerihamneanlegga.

Vi har kartlagt tilstanden til anlegga slik at vi kan legge ein langsiktig plan for vedlikehald, reparasjon og forvaltning. Fiskerihamneprosjekta i forskotteringsordninga er følgt opp og vi har ytt tilskot etter ordninga for kommunale fiskerihamnetiltak.

Stad skipstunnel, vårt største tiltak i farvatnet, vart lyst ut for prekvalifisering for anbod i slutten av november 2024.

Vi har revidert metoden for å fastsette kostnadene for å ta ned vedlikehaldsetterslepet på navigasjonsinnretningar og fyrbygningar. Etterslepet for navigasjonsinnretningane er på 470 millionar kroner etter ny metode. For fyrbygningar er det på 703 millionar kroner (uforandra metode). Tilstanden på navigasjonsinstallasjonane er i hovudsak god og vi klarer å handtere vedlikehaldsetterslepet. Den tekniske tilstanden til fyrbygningane har forverra seg.

Vi har vedteke klimamål for eiga verksemd. Det vil sette oss i betre stand til å arbeide systematisk og målretta for å redusere klimagassutslepp og energibruk.



OMTALE AV NØKKELTAL OG RESSURSBRUK

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

Utnyttingsgrad på driftspostane etter bruk av meirinntektsfullmakt er i gjennomsnitt på 95,1 prosent. Utnyttingsgraden er lågast for post 21 – 49,37 prosent. Posten er hendingsbasert, og variasjonane mellom åra er naturlege.

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

	2022	2023	2024
Løn og sosiale utgifter	1 079 802 814	1 220 923 139	1 212 164 609
Totale utgifter	3 023 999 822	3 262 906 416	3 268 811 518
Administrasjonsutgifter ¹⁾	264 180 324	288 159 494	287 449 078
Talet på faste årsverk	951	960	969
Talet på utførte årsverk ²⁾	960	990	987
KPI 1: Årsverksutgift	1 124 853	1 233 293	1 227 583
KPI 2: Totalutgift per årsverk	3 150 164	3 295 965	3 310 390
KPI 3: Andel av lønsutgifter	0,36	0,37	0,37 ³⁾
KPI 4: Andel av administrative utgifter	0,09	0,09	0,09
KPI 5: Administrative utgifter per årsverk	277 649	291 079	295 590

- 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.
3) Forskjell mellom andel av lønsutgifter i tabell 1 (0,38 pst.) og tabell 3 (0,37 pst.) i 2024 skuldast måten indikatoren er utrekna på. I tabell 1 ligg driftsutgifter til grunn for utrekningane, medan totale utgifter, som er då inkludert investeringane på konto 110-129, ligg til grunn for utrekningane i tabell 3.

Nøkkeltala viser ein netto auke på ni årsverk sidan 2023. Det er god utnytting av tilgjengelege ressursar, og talet på utførte årsverk er høgt. Sjukefråværet har vore på same nivå som i fjor, og er på eit akseptabelt nivå for vår type verksemd.

Forseinka lønsoppgjer i statleg tariffområde i 2024 påverkar fleire av indikatorane i tabell 3. Dette gjeld løn og sosiale utgifter, totale utgifter, årsverksutgift, totalutgift per årsverk og andel av lønsutgifter. Som følge av at det endelege resultatet for lønsoppgjeret 2024 først kjem i 2025, viser desse indikatorane nedgang eller marginal auke samanlikna med åra før. Desse er likevel ikkje reelle.

Det er enkelte variasjonar i utgiftsgruppene som inngår i administrative utgifter, men utviklinga i administrative utgifter er totalt sett stabil og på same nivå som åra før. Andel konsulent av total omsetning er gått ned, sjå eigen omtale av konsulentbruk.

FORKLARINGAR OG KOMMENTARAR TIL KONTANTREKNESKAPEN

Det vart løyva om lag 4,3 milliardar kroner på kap. 916 i 2024. Den samla mindreutgifta, etter at det er tatt omsyn til meirinntektsfullmakta, er på om lag ein milliard kroner. 2/3 av den samla mindreutgifta skuldast mindreutgifta på post 30, som er på 618,9 millionar kroner. Tilskotsordningane på post 60 og 71 har ei samla mindreutgift på om lag 248 millionar kroner. Resten av mindreutgifta fordeler seg på andre postar.

For tabellarisk oversikt over løyvingar, rekneskap og meir- og mindreutgifter, sjå oppstilling av løyvingrapportering 31.12.2024 i kapittel 6.

Mindreutgift på post 01 etter bruk av meirinntektsfullmakta og omdisponering frå post 45, er på 61,6 millionar kroner. Mindreutgifta skuldast lågare løns- og pensjonsutgifter som følge av forseinka gjennomføring av lønsoppgjeret for 2024. Ei mindre del av mindreutgifta skuldast forseinkingar i utbyggingsporteføljen på post 30 og utgiftene på post 01 som disponerast i takt med aktiviteten i porteføljen på post 30.

Eit skjerpa fokus på IT-sikkerheit, robustheit og beredskap har utløyst behov for omdisponeringar frå post 45, som er heimla i løyvingreglementet. Omdisponeringsbeløpet inngår i mindreutgifta på posten. Mindreutgifta på posten er under fem prosent av løyvinga på posten.

Løyvinga på post 21 er ei årleg løyving til mindre aksjonar mot akutt forureining eller andre tiltak som blir sett i verk for å redusere risiko for akutt forureining. Posten er hendingsbasert. Løyvinga på posten vart overskride med 2,2 millionar kroner i 2023, som skulle inndekkast i 2024. Mindreutgifta på posten etter inndekning av tidlegare års overskridinga er på 21,1 millionar kroner. Posten er hendingsbasert, og til forskjell frå tidlegare år har det ikkje skjedd større ekstremvêrhendingar på slutten av 2024 som legg beslag på løyvinga på posten.

Løyvingane på post 22 og 46 omfattar den brukarfinansierte delen av verksemda. Det er ei samla mindreutgift på desse på 17,4 millionar kroner. Mindreutgifta skuldast lågare driftsutgifter, mellom anna som følge av lågare pensjonsutgifter og forseinka gjennomføring av lønsoppgjeret for 2024.

Av ei samla løyving på om lag 1,3 milliard kroner på post 30 er 618,9 millionar kroner ubrukt per 31.12.2024. Løyvinga på posten gjeld utbetringar i farvatnet, fornying

og modernisering av navigasjonsinfrastrukturen, fiskerihamner, forskutteringsordninga, bygging av Stad skipstunnel samt planlegging av test- og treningssenter i Lofoten og Vesterålen.

Mindreutgifta på posten er i hovudsak knytt til forseinkingar i gjennomføring av utbyggingsporteføljen. Det er forseinkingar i prosjekt som Stamsund-Risøyrenna med gjennomsegling Raftsundet, Bognes-Tjeldsund-Harstad med innseglingar, Bergen-Sognesjøen og Innsegling Borg. Konkurransen i prosjektet Innsegling Borg vart avlyst i juli fordi dei innkomne tilboda overskreid terskelverdien for gjennomføring av krava i staten sin prosjektmodell (KS-regimet). Noko av mindreutgifta kjem òg frå utsett oppstart av fiskerihamneprosjekt i Kjøllefjord, Mehamn og Husøy (Senja). Vidare er merketiltaka i Vestergapet og Ullerøysundet skyvd til 2025.

198,2 millionar kroner av løyvinga på posten gjeld Stad skipstunnel. Vi har arbeidd med planlegging av prosjektet og grunnnerv i 2024. Prosjektet har ei mindreutgift på om lag 131 millionar kroner.

Av løyvinga på posten gjeld om lag 47 millionar kroner løyving til planlegging av test- og treningssenter i Lofoten og Vesterålen. Vi støtter Statsbygg i arbeidet med eit konseptutvalgnote, som skal vere ferdig før sommar 2025. Det er ei mindreutgift på 45,7 millionar kroner i 2024 knytt til tiltaket.

Etter omdisponering til post 01 har post 45 ei mindreutgift på om lag 82,2 millionar kroner. Mindreutgifta skuldast pågåande anskaffingar som av ulike orsakar går over fleire år. Enkelte gongar er ledetida lang og kan strekke seg gjennom to år. Dette er til dømes tilfelle i investeringar i ny batteripakke til eit av våre fartøy, der ein del av anskaffinga er gjennomført i 2024, medan installasjonen skal gjennomførast i 2026. Om lag halvparten av mindreutgifta på posten gjeld dette tiltaket. Det er gitt ei eiga bestillingsfullmakt knytt til dette. Det er òg ein del mindreutgifter knytta til investeringane i

utstyr som brukast i beredskap mot akutt forureining. Mindreutgifta knytt til utviding av dekningsområdet til sjøtrafikksentralteneste på Vestlandet er på om lag 20 millionar kroner. Utvidinga fortsett i 2025.

Den samla mindreutgifta knytt til dei to tilskotsordningane Kystverket forvaltar, er på om lag 248 millionar kroner. Av dette gjeld 201,5 millionar kroner post 71 Tilskot til effektive og miljøvenlege hamner, medan 47,3 millionar kroner gjeld post 60 Tilskot til fiskerihamneanlegg. Prosjekta som får tilsegn om tilskot over ordningane kan få fristutsetting, noko som fører til at utbetalingane ikkje følger kalenderåret. Dette kombinert med at prosjekta er både eitt- og toårige saman med størrelsen på fullmaktene kan føre til at det oppstår mindreutgift på postane. Det er likevel relativ god utnytting av fullmaktene i 2024.

På kap. 3916 Kystverket, post 02 Andre inntekter er det ei meirinntekt på 11,3 millionar kroner. Meirinntektene er omdisponert til post 01 (7,96 millionar kroner) og post 30 (3,30 millionar kroner) i medhald av fullmaktene. Det er ei mindreinntekt på om lag 4 millionar kroner på kap. 5574, post 77 Sektoravgifter. Mindreinntekta skuldast lågare inntekter frå los- og sikkerheitsavgifter.

Svalbardrekneskapen

Det er utgiftsført 4,25 millionar kroner på svalbardrekneskapen i 2024, medan belastningsfullmakta var på 4,5 millionar kroner. Den samla belastninga er 0,24 millionar kroner lågare enn samla løyving, men det er ei meirutgift på post 30 og ei mindreutgift på post 01. Meirutgifta på post 30 skuldast høgare tidsbruk og ekstrautgifter i samband med kontrollskjerminga av dei tre sektorlyktene på Svalbard.

Arbeidet på Svalbard gjekk etter planen, og alle sektorlyktene er nå i samsvar med den internasjonale retningslina for sektorlykter som er definert av International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA).



Foto: Kystverket

ENKLARE REISEKVARDAG OG AUKA KONKURRANSEEVNE FOR NÆRINGSLIVET

Utdrag frå Nærings- og fiskeridepartementets tildelingsbrev til Kystverket:

«Kystverket skal bidra til eit meir robust og påliteleg transportsystem med kortare reisetider og tilstrekkeleg kapasitet.»

NTP-indikator: Endring i reisetid/reisetidsreduksjon

STYRINGSINFORMASJON	RESULTAT 2022	RESULTAT 2023	RESULTAT 2024
Endring av seglingstid som følge av farleisiltak	Tiltaket innsegling Grenland reduserer seglingslengda ved å opne ei ny lei gjennom gamle Langesund. Redusert seglingsdistanse frå Kalvenløpet og Kjørtingløpet med hhv. 4,9 og 0,5 km.	Utdjupinga i Svartsundet (del av prosjektet Stamsund-Risøyrenna med gjennomsegling Raftsundet) har gjort det mogeleg for reiarlag som operer kystruta å redusere seglingsdistanse med 4,0 nm når dei skal besøke Trollfjorden. Reduksjonen gjeld både nordleg og sørleg seglas under gunstige værtilhøve.	Overføring av trafikk til Stanggapet etter stenginga av leia mellom Rødskjærgapet har gitt ein auka seglingsdistanse på 1,08 nm ²⁾
Utvikling av effektiviteten i godstransporten ved bruk av SSB sin prisindeks for transport og lagring ¹⁾	Godsskip i innanriks fart: 23,6% kostnadsvekst. Langtransport på veg: 15% kostnadsvekst.	Godsskip i innanriks fart: 1,2% kostnadsvekst. Langtransport på veg: 7,5% kostnadsvekst.	Godsskip i innanriks fart: 3,8% kostnadsvekst. Langtransport på veg: 4,2% kostnadsvekst.

1) Endelege tal for 2022 låg ikkje føre då årsmeldinga for 2022 vart levert, og tala i kolonnen er derfor oppdatert i høve årsmelding for 2022.
2) Flytting av leia gir auka sikkerheit og framkome for større fartøy samt fjerning av dagslyskrav for seglasen som tidlegare låg i Raudskjærgapet.

Ved å forvalte Kystverket sin infrastruktur bidreg vi til at sjøtransporten er ein attraktiv, sikker og effektiv del av dei nasjonale og internasjonale transportsystema. Kystnære areal, både på land og på sjøen, er attraktive – og det er eigarane sjølv, til dømes kommunane, som bestemmer korleis desse skal brukast. Vår oppgåve er å sikre sjøtransporten sine interesser når kommunane lagar planar for desse areala og når kommunar vurderer å dele ut midlar frå den kommunale hamneverksemda. Gjennom planmedverknad etter plan- og bygningslova og rettleiing/tilsyn om økonomiforvaltning i hamn, bidreg vi til at sjøtransporten har god nok plass til å ferdast trygt og effektivt, at vår navigasjonsinfrastruktur fungerer etter hensikta og at hamna sine moglegheiter for kontinuerleg drift og naudsyn utvikling ikkje blir hindra.

Vi er også leverandør av kunnskap om skipstrafikk, sjøtransport og hamner. Menon utførte ei moglegheitsstudie for oss i 2024 om korleis vi kan vurdere viktigheita av hamner på ein effektiv og grundig måte, til dømes i samband med planleggingsprosessar. Vi brukar no resultatane som utgangspunkt for vidareutvikling

av kunnskapsgrunnlaget om samfunnet sitt behov for hamneinfrastruktur.

Som fagmynde ser vi behov for å sette kommunane i betre stand til å ta omsyn til sjøtransport og hamner i reguleringsplanane sine – og ein rettleiar er under utvikling. I tilknytning til dette har vi òg utvikla eit digitalt kartlag for å synleggjere sjøtransporten sitt behov for areal i norske kyst- og havområde. Med dette verktøyet har både vi og eksterne eit forbetra kunnskapsgrunnlag.

Kombinasjonen av auka aktivitet knytt til bruken av sjøareala, fleire klagesaker og sakskompleksitet, fører til auka saksbehandlingstid i saker som gjeld hamne- og farvasslova. Vi har iversatt tiltak for å sikre at vi prioriterer saker som har størst betydning for sjøtransporten og hamnene.

Vi har gjennomført tilsyn med to interkommunale hamneføretak for å vurdere om nye føresegnar for innkrevjing av farvassavgift som trådde i kraft i 2020, blir praktisert riktig av kommunane. I etterkant av tilsyna har vi

gjort føretaka oppmerksame på feil slik at dei kan rette opp desse. Det har ikkje vore naudsynt å gje pålegg om retting.

Gjennom Nasjonal transportplan og regjeringa si perspektivmelding ser vi mellom anna at vi står overfor fleire samfunnsutfordringar og færre ressursar. Hamnene som knutepunkt i transportsystema vil kunne få nye roller i grøn omstilling. Dette vil krevje samordning og koordinering, og vår rolle i denne prosessen må vurderast. Satsinga på auka eksport og eit grønt industriløft vil kunne føre til auka volum i sjøtransporten.

Endeleg tal for utvikling i kostnader og utvalde konkurranseflater for godstransporten på sjø vis à vis andre transportformer er ikkje klare enno og vil bli lagt fram i rapport etter første tertial. Foreløpige tal per andre kvartal 2024 viser at kostnadsveksten har etablert seg på eit lågare nivå enn dei to føregåande åra for både veg og sjøtransport – og hovudårsaka er at drivstoffprisane ikkje har auka i like stor grad. I dei utvalde konkurranseflatene ser vi eit volumfall både på containerimport på sjø og import med lastebil, og årsaka er truleg kronekursen og inflasjon.

TILSKOTSORDNING FOR EFFEKTIVE OG MILJØVENLEGE HAMNER

Tilskotsordninga til investering i effektive og miljøvenlege hamner skal bidra til å redusere transportkostnader ved å legge til rette for meir effektiv logistikk i hamnene. Det kan ytast støtte til investeringar i hamneinfrastruktur, tilkomstinfrastruktur og mudring, men ikkje til investeringar i hamneoverbygning som kraner og bygningar.

I 2024 mottok vi 14 søknadar, og seks aktørar har fått tilsegn om til saman 121,9 millionar kroner. To av desse søkte hausten 2023.

Det er utbetalt 58 millionar kroner i 2024, dette gjeld tilsegn som vart gitt i 2022 og 2023. I perioden 2019 – 2024 er det gitt tilsegn på til saman 525 millionar kroner.

Vi erfarer at søknadsgrunnlaga i 2024 ikkje var gode nok for å utnytte gjeldande budsjett eller fullmakt fullt ut. For eittårige prosjekt ser vi at gjennomføringsperioden ofte er for kort da den reelle tida frå tilsegn blir gitt til fristen for ferdigstilling er vesentleg kortare enn eit år. Av den grunn gjer vi endringar slik at mottakarane får eit eller to reelle budsjettår for å ferdigstille prosjekt. Ordninga må følgjast tett opp – både proaktivt for å få fleire søknadar og i gjennomføringsfasen for å sikre framdrift.

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 utdjuping og utviding, kan gi redusert seglingsdistanse, kortare seglingstid og redusert risiko for ulykker.

Vi har brukt 315 millionar kroner på gjennomføring av tiltak i farvatnet i 2024. Det har vore stor aktivitet på området – pågåande prosjekt frå 2023 er vidareført og nye prosjekt er starta opp. For dei tre prosjekta Innsegling Kragerø, Innsegling Florø og Mortingbåen er det berre merking som står att.

Farleisprosjekta Stamsund – Risøyrenna med gjennomsegling Raftsundet og Innsegling Mo i Rana går føre seg, og vi forventar at desse er fullført i høvesvis 2025 og 2026. Tiltaket i Vestergapet og Ullerøysundet kom ikkje i gang som planlagt og oppstart er forskjøve til 2025.

Det er større forseinkingar i enkelte prosjekt. For prosjektet Bergen – Sognesjøen, som skulle utførast som totalentreprise, må konkurransegrunnlaget lysast ut på nytt da entreprenøren gjekk konkurs hausten 2024. Vi antek at kostnadane vil auke vesentleg mot det som er budsjettet.

Prosjektet Innsegling Halden inkluderer mellom anna utdjuping av Iddefjorden, og svenske myndigheiter har avklart at det er lovfesta vern av fjorden og at inngrep dermed ikkje kan gjennomførast. Vi vil merke innseglinga i 2025, mens utdjupinga vert utsett på ubestemt tid.

I prosjektet Gjennomsegling Torsbergrenna har undersøkingar avdekt at den planlagde utdjupinga kan medføre skade på infrastrukturen og føremålet med tiltaket fell dermed vekk.

Prosjektet Innsegling Borg vart avlyst som følge av at anbudskonkurransen viste at kostnadene ville overstige rammene. Oppstart forutsett at KS2-prosessen er gjennomført og Stortinget må vedta ei fullmakt om kostnadsramme. Prosjektet blir ikkje starta opp før tidlegast i 2026/2027.

For rettssaka knytt til hamneprosjektet i Bodø vart Kystverket dømd av lagmannsretten i april 2024 til å betale Consto AS erstatning. Samstundes vart Multiconsult AS dømd til å betale Kystverket erstatning. Høgsterett avviste behandling av anken.

For Hammerfest Ren hamn avgjorde Høgsterett sitt ankeutvalg at ankesaka frå Consto Anlegg Nord AS skal behandlast i Høgsterett i mai 2025.

Stad skipstunnel

I 2021 vedtok Stortinget at investeringsprosjektet Stad skipstunnel kunne starte opp, jf. Prop. 97 S (2020–2021)

Tabell 4: Farleistiltak (i millionar kroner ekskl. mva)

PROSJEKT	KOSTNADAR TOTALT I PROSJEKTET	FULLFØRINGSGRAD
Hammerfest Ren Havn	96,6	97%
Innsegling Kragerø	129,6	95%
Bogneset-Tjeldsund-Harstad med innseglingar	31,8	8%
Stamsund-Risøyrenna med gjennomsegling Raftsundet	185,4	69%
Bergen-Sognesjøen	26,9	32%
Mortingbåen	95,9	96%
Innsegling Borg	1,3	0
Innsegling Mo i Rana	58,5	65%
Innsegling Florø	115,4	89%
Vestergapet og Ullerøysundet	0	0
Sum farleistiltak	741,3	30%

For detaljert oversikt over farleistiltaka og status i desse, sjå vedlegg 1.

og Innst. 389 S (2020–2021). Av Prop. 1 S (2023-2024), går det frem at Kystverket skulle lyse ut anbudskonkurransen om Stad skipstunnel (med atterhald om gjennomføring av prosjektet dersom det ikkje kjem tilbod som er innanfor kostnadsramma som Stortinget har vedteke). Konkurransgrunnlaget vart publisert 29. november 2024. Frist for innlevering av førespurnad om deltaking i konkurransen vart sett til utgangen av januar 2025.

Gjennom sommaren og hausten 2024 rådde styret i Stad-prosjektet prosjekteigar til å styrke prosjektorganisasjonen for å møte neste fase av prosjektet. For mellom anna å handtere utfordringar med rekruttering, vart det etablert eit samarbeid med Statens vegvesen. Dette samarbeidet gir oss tilgang på prosjektleiing og andre ressursar som Statens vegvesen allereie har som ein del av sin organisasjon. Samarbeidet blir sett på som risikoreduserande som følge av den omfattande erfaringa og spesialkompetansen som no er tilgjengeleg. Prosjektet har god framgang, følger tidsplanen og førebur seg på responsen frå leverandørmarknaden.

Tabell 5: Fiskerihamnetiltak (i millionar kroner ekskl. mva)

PROSJEKT	KOSTNADAR TOTALT I PROSJEKTET	FULLFØRINGSGRAD
Hammerfest Ren Havn	63	97%
Mehamn fiskerihamn	0	0%
Kjøllefjord fiskerihamn	0	0%
Husøy fiskerihamn	0	0%
Sum fiskerihamner	63	13%

For detaljert oversikt over fiskerihamnetiltak og status i desse, sjå vedlegg 2

FISKERIHAMNER

Fiskerihamnene utgjør ein viktig infrastruktur for næringslivet i mange lokalsamfunn langs kysten, og dei er også viktige for sjøsikkeheita og beredskapen. Tiltak i fiskerihamner, som til dømes utdjupeing av innseglinga til hamna, bygging av nye merker og vedlikehald av moloar, betrar tilgangen til hamnene og bidreg til å styrke lokalt næringsliv og busetnadsmønster langs kysten.

Eigarskapet og forvaltningsansvaret for fiskerihamne-anlegga vart tilbakeført frå fylkeskommunane til staten ved Kystverket frå 2023. I 2024 har vi avhenda fem anlegg og har dermed ansvar for 367 hamner med statlege hamneanlegg (både næringsaktive og ikkje-næringsaktive).

Hammerfest Ren Hamn vart ferdig i 2024 og er eit viktig miljø-, infrastruktur- og byutviklingsprosjekt. Næringsgrunnlaget i Hammerfest hamn har fått nye kaiareal, og miljøforureininga i ei av Noregs mest forureina hamner er no fjerna. I tillegg betrar prosjektet sjøsikkerheita og legg til rette for ytterlegare næringsutvikling i Forsøl. Prosjektet er gjennomført saman med Hammerfest kommune og Miljødirektoratet.

Etterslepet frå perioden før staten fekk ansvaret for fiskerihamnene attende, samt nye og skjerpa krav til miljø, naturmangfald og geoteknikk i planlegging og

prosjektering, har ført til at vi ikkje har lykkast i å få nye fiskerihamneprosjekt klare for utlysing og oppstart i 2024.

Vi har planlagt eit tiltak i Kjøllefjord fiskerihamn og ei utdjupeing av Husøy fiskerihamn. Vi ventar at desse kan starte opp i 2025. For Vardø fiskerihamn er det eit mål å lyse ut prosjektet mot slutten av 2025. Andenes fiskerihamn, Kalvåg fiskerihamn og Røst fiskerihamn er dei mest modne prosjekta i porteføljen som ikkje er starta opp. Mehamn fiskerihamn er ytterlegare forseinka grunna nye reguleringsprosessar og prosjektet ikkje kan startast før i 2026.

Det er brukt om lag 234 millionar kroner på fiskerihamnetiltak i 2024.

Vi har kartlagt den tekniske tilstanden til alle moloar og allmenningkaier i perioden 2022–2024. Kartlegginga har hatt som føremål å avdekke skadar og behov for reparasjonar for kvar installasjon slik at vi kan gjere nødvendige prioriteringar og lage ein langsiktig plan for vedlikehaldet. Ein del av kartlegginga gjekk på å vurdere om anlegga er tilpassa framtidig påverknad frå klimaendringar – og gir grunnlag for planlegging av oppgradering av infrastrukturen.

Samla er det eit betydeleg vedlikehaldsetterslep, særleg for kaier. Vi har ikkje fastsett verdien på dette vedlikehaldsetterslepet. Det vil variere frå objekt til objekt, og det må takast med i berekninga at ein ved reparasjonar og fornying må ta omsyn til auka klimapåkjenningar og andre framtidige behov. Vi har styrka oss med to prosjektleiarar som vil tiltre i byrjinga av 2025, noko som gjer at vi får styrka vår planleggings- og gjennomføringskapasitet.

Vi har brukt 25,3 millionar kroner på vedlikehaldstiltak i 2024, og midlane er i hovudsak nytta til reparasjon av moloar.

Tabell 6: Tilstandsgrad moloar og allmeningskaier

TILSTANDSGRAD	TG0	TG1	TG2	TG3	SUM
Allmeningskaier	4	91	73	38	206
Molo	47	363	176	15	601
Sum	51	454	249	53	807

TG0: Ingen synleg skade, TG1: Synleg skade, TG2 Betydeleg skade, TG3 Kritisk skade

Forskuttering av midler til fiskerihamner og farleier

Vi står for den administrative oppfølginga av ordninga med å forskotere midlar til fiskerihamner og farleier.

Sju kommunar har tidlegare inngått forskutteringsavtalar med staten. Avtalane inneber at Kystverket skal utbetale forskoterte midlar innan 2029 dersom kommunane har innfridd sine forpliktingar. Kommunane som er omfatta er Senja (innsegling Senjahopen), Gamvik (Gamvik fiskerihamn), Giske (Gjøvsund fiskerihamn), Herøy (Fosnavåg fiskerihamn), lbestad (Engenes fiskerihamn), Nordkapp (Kamøyvær fiskerihamn) og Bømlo (Bømlo fiskerihamn).

Fem av sju prosjekt er ferdige og refundert i 2024. Bømlo fiskerihamn er ferdigstilt og resterande utbetaling skal gjennomførast i 2025. Gamvik fiskerihamn er planlagt ferdigstilt og refundert i 2025. Herøy kommune har vedteke å ikkje realisere sitt prosjekt.

Tilskot til kommunale fiskerihamneanlegg

Ordninga med tilskot til kommunale fiskerihamneanlegg vart teke i bruk igjen i 2022. Det kan ystast støtte til faste og flytande kaier, utdjupeingstiltak og tiltak som bidreg til bølgedemping.

I 2024 mottok vi 20 søknadar. Vi tildelte tilsegn til 20 prosjekt, for 115,4 millionar kroner, derav åtte prosjekt som var om søkt i 2023. Ordninga er etterspurt, og dei fleste søknadane kjem frå Troms, Finnmark og Nordland. Tilskotsordninga har god effekt i forhold til målet.

NULLVISJON FOR DREPNE OG HARDT SKADDE

Utdrag frå Nærings- og fiskeridepartementets tildelingsbrev til Kystverket:

«Kystverket skal legge nullvisjonen om eit transportsystem der ingen blir drepne eller hardt skadd til grunn i sitt arbeid med sjøsikkerheit. Kystverket sitt sjøsikkerheitsarbeid beskytter samfunnet mot skipsulykker som kan føre til tap av liv, personskade, miljøskadar og økonomiske konsekvensar. Sjøsikkerheitsarbeidet skal innrettast slik at det bidreg til å størst mogleg reduksjon av risiko knytta til ulykker innanfor gjeldande budsjетtrammer. Den maritime trafikkovervakinga skal gi eit tilfredsstillande situasjonsbilette av skipstrafikken.»

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

STYRINGSINFORMASJON	RESULTAT 2022	RESULTAT 2023	RESULTAT 2024
Talet på drepne og skadde og talet på alvorlege grunnstøytingar og kollisjonar i sjøtransporten ¹⁾			
Talet på omkomne etter navigasjonsulykker med næringsfartøy	0	0	1
Talet på omkomne i sjøtransporten, uavhengig av årsak	4	6	4
Talet på skadde i sjøtransporten, uavhengig av årsak	201	203	212
Talet på navigasjonsulykker i sjøtrafikken	169	128	114
Oppetid på maritim infrastruktur	99,8%	99,8%	99,8%
Talet på ulykker med akutt forureining i sjøtransporten ²⁾	82	115	148
Ventetid på los	2,5%	2,4%	2,8%
Resultatindikatorar for lostenesta (sjå egne tabellar)			

1) Indikatoren «Talet på drepne og skadde og talet på alvorlege grunnstøytingar og kollisjonar i sjøtransporten» er delt opp slik ein skil mellom om dette er etter ei navigasjonsulykke eller ikkje. Talet på alvorlege grunnstøytingar og kollisjonar er slått saman til talet på navigasjonsulykker i sjøtrafikken. Talet på ulykker, omkomne og skadde i sjøtransporten 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 siste åra. Talet på navigasjonsulykker er også lågt i forhold til mengde trafikk. Desse ulykkene gjeld i hovudsak kontaktskade/kollisjon med kai.

Ein person omkom etter ei navigasjonsulykke med eit næringsfartøy. Ulykka fann stad utanfor Kabelvåg under garnfiske.

I samarbeid med Sjøfartsdirektoratet starta vi i 2024 ein kampanje med fokus på sikkerheit og redningsutstyr.

Målet er at folk skal kunne redde seg sjølv i naudsituasjonar, eller helst unngå slike situasjonar.

På oppdrag frå NFD har vi i 2024 fortsett arbeidet med å identifisere tiltak for å redusere kostnadane i los- og sjøtrafikksentraltenesta. Dette inneber mellom anna forslag til fleire endringar i farleisbevisordninga.

I desember sendte vi ut eit høyringsforslag om ferdselsrestriksjonar for passasjerfartøy over 150 meter. Forslaget inneber at denne fartøygruppa må unngå definerte område på kysten dersom det er meldt vind som

overstig 20 m/s i kasta. Forslaget er mellom anna basert på konklusjonar i NOU 2022:1 - Cruisetraffikk i norske farvann og tilgrensende havområder.

Resultata frå kartlegginga av sikkerheitskulturen i los- og sjøtrafikksentraltenesta blir framleis følgd opp. Arbeidet med opplæring, kvalitetsstyring og evaluering av hendingar er styrka. Vi arbeider framleis aktivt med å bygge kultur for å rapportere om feil og nestenulykker slik at utfordringar blir retta opp i ein tidleg fase.



Foto: Kystverket

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.

Ny metode for å utrekne kostnadene på vedlikeholdsetterslepet

I 2024 reviderte vi metoden for å fastsette kostnadane ved å ta ned vedlikeholdsetterslepet. Størrelsen på etterslepet blir utrekna på bakgrunn av ei samla vurdering

Tabell 7: Oversikt over navigasjonsinnretningar fordelt på type

TYPE NAVIGASJONSINNRETNING	ANTAL
Stong	12 173
Lanterne*	2 840
HIB*	2 059
Fyrlykt*	1 770
Stake	1 490
Varde	955
Båke	230
Lysbøye	200
Indirekte belysning*	184
Fyrstasjon	107
Racon (frittstående)	13
Sum	22 021

* Inneheld underkategoriar avhengig av underbygning (stong, stativ, søyle, varde)

av tilstandsgrada til objekta og kva det vil koste å redusere vedlikeholdsetterslepet som står att. Vurderinga av tilstand og klassifisering er den same som før.

Den nye metoden tek omsyn til mellom anna:

- Forventa tidsbruk for vedlikehald speglar dagens multifartøy og vedlikehaldslag.
- Fordeling av arbeidsoppgåver mellom fartøy og vedlikehaldslag er endra, hovudregelen er at vedlikehaldslaga skal utføre alt arbeid der ein ikkje treng tyngre ressursar til utbetringa.
- Kostnader på alt materiell er revidert, levetida er forlenga for enkelte komponentar.

Tabell 8: Vedlikeholdsetterslep etter etablert metode (i millionar kroner)

	2022	2023	2024
Navigasjonsinnretningar	699	633	630
Fyrbygningar	577	592	703
Sum vedlikeholdsetterslep	1 276	1 225	1 349

Ny metode kjem som resultat av fleire tiltak som har vore gjennomført sidan 2010. Batteri har lengre effekt og levetid enn det ein tidlegare har anteke. Dei nye multifartøya er i stand til å gjennomføre tyngre fornying og vedlikehald på ein meir effektiv måte, kan handtere fleire oppdrag med høgare effektivitet og er i stand til å operere under tøffare vêrforhold.

Prisauken på innsatsfaktorar som til dømes stål og elektronikk påverkar den økonomiske effekten på etterslepet negativt. Vårt eige reiarlag utfører modernisering og vedlikehald av innretningane langs heile kysten, mens vi ofte leiger inn eksterne til å utføre større vedlikehald på fyrbygningane.

Ny utrekna verdi på vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinnretningane er 470 millionar kroner; det utgjer ein reduksjon på 160 millionar kroner. Av endringane utgjer auka levetid på batteri ein reduksjon på 21 millionar kroner. Modernisering av fartøy og arbeidsbåtar samt endra bruk av vedlikehaldslaga, gir ein reduksjon på 139 millionar kroner.

Tabell 9: Utvikling av vedlikeholdsetterslep etter revidert metode (i millionar kroner)

	DESEMBER 2024	RED.ARBEIDSKOST.	RED.BATTERIKOST.	KPI EFFEKT	FORFALL EFFEKT	JANUAR 2025
Navigasjonsinnretningar	630	139	21			470
Fyrbygningar	703			32	79	703
Sum vedlikeholdsetterslep	1349					1189

Drift, vedlikehald og fornying av navigasjonsinnretningane

Tilstandsgraden på navigasjonsinstallasjonane er i hovudsak god, og vi har redusert etterslepet til eit omfang som vi klarer å handtere. Omlegginga til IALA-standard er ferdig i 2025 og da vil vi frigjere kapasitet til å utføre arbeid på installasjonar med tilstandsgrad 2. Vi har vurdert kapasiteten vår for drift og vedlikehald for perioden etter at vi er ferdig med IALA-omlegginga, og med fem multifartøy vil vi ha tilstrekkeleg kapasitet dersom behovet for strekningsvise tiltak held seg jamt dei komande åra. Når det gjeld vedlikehaldslaga sin kapasitet, ser det ut til at den er for låg for å ta i vare behovet, og vi må vurdere innleigd arbeidskraft som eit avbøtande tiltak for enkle vedlikehaldsoppgåver.

Vi vil fortsette arbeidet med å utvikle nye metodar og utstyr som aukar effektiviteten i vedlikehaldsarbeidet samt justere intervall dersom det er hensiktsmessig. Fornyng av fyrlykter til kompositt som ikkje treng vedlikehald i form av måling er ei prioritert oppgåve. Vi erfarer at dårleg vær langs delar av kysten fører til lange periodar der vi ikkje når fram til objekta på grunn av høge bølger og sterk vind. Dersom denne utviklinga held fram, må vi finne meir robuste løysingar som gjer at objekta har auka motstandskraft mot ytre krefter og har ein lågare teknisk feilrate.

Oppetida for innretningar med lys er innanfor resultatkravet på 99,8 prosent. Det langsiktige arbeidet

Tabell 10: Status og måltal for oppetid på Kystverket sine innretningar med lys

	2022	2023	2024
Talet på anlegg med lys	6 903	7 073	7160
Talet på sløkkingar	535	420	462
Talet på sløkkedøgn	4 896	4 379	5459
Oppetid	99,8%	99,8%	99,8%

med fornying av objekt, overgang til LED-baserte lyskilder på alle objekt (inkludert fjernovervaking) og utskifting av eldre batteri har hatt ønska effekt. Talet på anlegg med lys har auka med om lag sju prosent dei siste fem åra, og samtidig har talet på sløkkedøgn i same periode gått ned med om lag 27 prosent. Talet på operative ressursar er redusert i perioden.

Vedlikehald av fyrbygningar

For fyrbygningane har tilstanden samla sett forverra seg. Det tekniske etterslepet har auka med 95 millionar kroner. Når vi legg til grunn at vi ikkje vil bruke ressursar på vedlikehald av kraner som ikkje er i bruk, er den reelle auka i etterslepet 79 millionar kroner eksklusiv prisutviklinga.

I år har vi renovert fyra Ytterøyane, Hendanes, Halten og Slettnes samt utført utbetringar etter stormskader. Den ekstra løyvinga Stortinget vedtok, vart brukt til dette.

I 2025 vil vi foreta ei kartlegging av «byggverks-porteføljen». Saman med oppdaterte innsatsfaktorar, vil vi då ha eit oppdatert grunnlag for utrekning av vedlikehald av fyrbygningar.

Tabell 11: Status og måltal for oppetid på Kystverket sine innretningar med lys

KATEGORI	KRAV TIL OPPETID	ANTAL INN-RETNINGAR	ANTAL SLØKKINGAR	ANTAL DØGN SLØKT	OPPE-TID
Kategori 1	99,8%	2 985	230	2 356	99,8%
Kategori 2	99,0%	3 664	217	2 884	99,8%
Kategori 3	97,0%	511	15	219	99,9%
Totalt		7 160	462	5 459	99,8%

Kategori 1: Ei navigasjonsinnretning eller eit system av navigasjonsinnretningar som er avgjerande for sikker navigasjon.

Kategori 2: Ei navigasjonsinnretning eller eit system av navigasjonsinnretningar som er viktig for sikker navigasjon.

Kategori 3: Ei navigasjonsinnretning eller eit system av navigasjonsinnretningar som er rettleiande for sikker navigasjon.



LOSORDNINGA

Losordninga sikrar ein trygg seglas ved å sørge for at fartøy har tilstrekkeleg kompetanse om bord, og omfattar utøving av myndigheit etter hamne- og farvasslova, losing (seglasar med los om bord) og farleisbevisordninga. Eit fartøy oppfyller losplikta ved å ta los om bord eller ved bruk av farleisbevis. Farleisbevis gir rett til å føre fartøy i lospliktig område utan los om bord. Det kan også gis løyve til autonom kystseglas som gir rett til å segle i lospliktig område utan los og farleisbevis.

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

I 2024 vart det gjennomført 120 733 lospliktige seglasar langs kysten. Knappt kvar tredje lospliktige fartøy hadde los om bord (31,7%). 310 losar gjennomførte 38 228 losoppdrag, noko som utgjør 138 621 losingstimar. Lospliktige seglasar hadde ein nedgang på 2,9 prosent samanlikna med 2023, noko som gjeld både for seglasar med los ombord og seglasar gjennomført med farleidsbevis. Det er fram til no ikkje gitt løyve til autonom kystseglas.

Ved utgangen av 2024 hadde 4 390 navigatørar gyldig farleidsbevis.

Servicegrada i lostenesta har vore høg – få losbestillingar har hatt ventetid på over ein time, og vi har sikra kort behandlingstid for endring av farleidsbevis i losforvaltninga.

Talet på ulykker med lospliktige fartøy er lågt i forholdet til talet på seglasar og viser ei flat utvikling. Dei fleste ulykkene

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 følgd opp for å finne årsak og forbedringstiltak vert iverksatt der slike er identifisert.

Losordninga er i hovudsak brukar-finansiert der inntektene skal dekke både drifts- og investeringskostnader. Inntektene kjem frå losberedskapsavgifta, losingsavgifta og farleisbevisavgifta. Staten finansierte 92,8 millionar kroner av ordninga i 2024. Av dette er 21,8 millionar kroner innarbeidd i sektoravgiftene for 2025 og skal betalast tilbake til av brukarane.

Losordninga hadde i 2024 eit netto underskot på 11,6 millionar kroner. Ved inngangen til 2024 hadde losordninga eit akkumulert underskot på 48,5 millionar kroner. Totalt gir dette eit akkumulert underskot på 60,1 millionar kroner ved utgangen av 2024. Den samla inntekta frå avgiftene etter periodiseringsprinsippet var på 1 020,9 millionar kroner i 2024.

I 2024 har 108 skip fått redusert losberedskapsavgift grunna høg verdi på skipsmiljøindeksen (ESI). ESI-rabatt skal bidra til å gjere skipsfarten meir miljøvenleg. Den samla reduksjonen har ein avgiftsverdi på om lag 62,5 millionar kroner.

Vi kontrollerer bruken av farleisbevis og etterleving av losplikta. I 2024 vart 51 saker om brot på regelverket behandla, tre navigatørar fekk inndrege farleisbeviset. Det er på tilnærma same nivå som i 2023.

Tabell 12: Resultatindikatorar for losordninga

	2020	2021	2022	2023	2024
AKTIVITETSINDIKATORAR					
L1: Talet på losoppdrag	35 270	35 823	38 077	38 647	38 228
L2: Talet på dispensasjonar	1 206	1 155	1 471	1 366	1 588
L3N: Talet på lospliktige seglas med farleisbevis ¹⁾	76 464	81 295	83 473	84 375	80 917
Sum lospliktig trafikk ¹⁾	112 940	118 273	123 021	124 388	120 733
KOSTNADSINDIKATORAR (I 1 000 KRONER)					
L4: Totalkostnad	844 052	842 573	975 566	1 133 177	1 125 271
L5: Gjennomsnittskostnad per oppdrag	23,931	23,520	25,621	29,321	29,436
INDIKATORAR FOR SERVICEGRAD OG SIKKERHEIT					
L6: Talet på ulykker ²⁾ med los om bord	7	6	5	9	7
L7: Talet på ulykker ²⁾ med seglas på farleisbevis	10	12	17	17	17
• Klasse 1	0	0	0	1	0
• Klasse 2	9	10	12	9	9
• Klasse 3	0	1	4	6	7
• Kadettfarleisbevis	1	0	1	1	1
L8: Talet på ulykker ²⁾ med skip som har fått dispensasjon	0	0	0	0	0
L9: Talet på drepne og skadde ved ulykker ³⁾ – lospliktig seglas	0	0	0	0	0
L10: Talet på oppdrag med ventetid over 1 time	708	748	964	923	1 056
INDIKATORAR FOR KLIMAMÅL					
L11: Talet på skip med ESI-rabatt	74	81	86	99	108

1) Talet på seglas med farleisbevis er avgrensa til skip med lospliktig storleik.
2) Navigasjonsrelaterte skipsulykker, som grunnstøyting, skipskollisjonar og kontaktulykker med kai, bru eller liknande
3) Personulykker og skipsulykker

Tabell 13: Nøkkeltal los

	2020	2021	2022	2023	2024
Talet på losoppdrag	35 270	35 823	38 077	38 647	38 228
Talet på losar	295	279	295	301	310
Talet på losingstimar	111 954	109 017	139 533	137 278	138 621
Losoppdrag per los	120	128	129	128	123
Losingstimar per los	380	391	473	453	447
Losingstimar per oppdrag	3,17	3,04	3,67	3,55	3,63
Ventetid i % (> 1 time venting)	2,0%	2,1%	2,5%	2,4%	2,8%
Talet på gyldige farleisbevis	3 733	3 900	3 916	4 140	4 390

Dimensjoneringa av lostenesta er i hovudsak ein funksjon av lovbestemte rammevilkår, aktivitet over tid og gjeldande arbeidstidsbestemmingar. Det tek mellom 3 til 5 år og utdanne ein los, avhengig av sertifikatområde og type fartøy dei skal klarerast på. Lostenesta planelegg med ein aktivitet på om lag 38 0000 til 40 000 oppdrag i året, det tilseier 138 000 til 140 000 losingstimar. I perioden 2022 – 2024 har vi teke inn eit relativt høgt tal losaspirantar kvart år, noko som inneber at rundt 20 % av losane har vore under utdanning i 2024. I 2024 tok vi inn 21 nye losaspirantar. Ved utgangen av 2024 var det 310 losar og losaspirantar i teneste, det er ei auke på ni frå 2023. Auka er gjort for å støtte krav til arbeids- og kviletid og for å ta høgde for framtidig avgang som følge av pensjon.

Det er i hovudsak passasjerskip (cruiseskip), tankskip og offshore og spesialfartøy som nyttar los, og dette er oppdrag som er kompliserte og tek tid. I 2024 var det ein auke på 5,5 prosent i losoppdrag for lasteskip, medan det var ein nedgang for dei andre typane fartøy - tankskip (2,7 prosent), offshore- og spesialfartøy (11,5 prosent), cruiseskip (10,8 prosent) og fiskeskip (17,1 prosent). Talet på losoppdrag per los er lågare enn tidlegare år, og må sjåast i samanheng med innføring av nye vernereglar for losane. Andelen oppdrag med ventetid over ein time har auka til 2,8 prosent i 2024 mot 2,4 prosent i 2023.

Totalkostnaden for lostenesta (drifts- og investeringskostnad, inkludert meirverdiavgift) var på 1,12 milliardar kroner i 2024 – og har auka i snitt 4,8 prosent per år sidan 2019 (sjå tabell 14). Lønskostnadane har auka med 3,6 prosent per år, som er lågare enn SSB sin gjennomsnittleg årleg lønsauke på 3,9 prosent. Innleigd tilbringarteneste har auka med 6,8 prosent per år, mens indeksen som blir brukt til å regulere avtalen, har auka med 6,9 prosent per år. Andre driftskostnader, eksklusiv innleigd tilbringarteneste, har auka med 4,5 prosent per år, som er høgare enn gjennomsnittleg prisauke på 3,9 prosent.

I 2024 var det ei auke i tilbringaroppdrag med høvesvis 305 (0,9%) for losbåt og 111 (8,3%) for helikopter. Totalkostnaden og gjennomsnittskostnaden for losbåttene er høgare enn for 2023, på grunn av auka prisar på olje og energi. Aktiviteten på Melkøya auka med 21 oppdrag (12%) i 2024, og er årsak til at både totalkostnaden og gjennomsnittskostnaden for tilbringaroppdrag har auka. Dette er fordi desse oppdraga har høg einingspris.

Tabell 14: Endring i kostnad per kostnadsgruppe for losordninga i perioden 2019–2024

KOSTNADSGRUPPE	2019 (i 1000 kroner)	2024 (i 1000 kroner)	ENDRING I PERIODEN (i 1000 kroner)	ENDRING I PROSENT	ENDRING PER ÅR
Løn til fast tilsette	170 717	186 664	15 947	9,3 %	1,8 %
Tillegg løn	118 335	139 709	21 374	18,1 %	3,4 %
Overtid	62 728	75 188	12 460	19,9 %	3,7 %
Avsetnad til feriepengar m.m., refusjonar og annan løn	43 781	59 79	15 898	36,3 %	6,4 %
Arbeidsgivaravgift	44 963	65 242	20 279	45,1 %	7,7 %
Pensjonskostnad	33 538	40 146	6 608	19,7 %	3,7 %
Sum løn	472 062	566 628	92 566	19,5 %	3,6 %
Transportkostnad (innleigd)	247 753	344 067	96 314	38,9 %	6,8 %
Leige datamaskiner, lisensar, biler og fartøy	1 864	11 918	10 054	539,4 %	44,9 %
Konsulentar og andre framande tenester	13 586	21 028	7 442	54,8 %	9,1 %
Kurs og kompetanseutvikling	8 7997	9 642	845	9,6 %	1,9 %
Andre driftskostnader	25 519	25 806	287	1,1 %	0,2 %
Reisekostnader	52 497	63 647	11 150	21,2 %	3,9 %
Sum andre driftskostnader	350 016	476 108	126 092	36,0 %	6,3 %
Felleskostnader lostenesta	14 452	18 131	3 679	25,5 %	4,6 %
Sum løns- og driftskostnader	838 530	1 106 867	222 337	26,5 %	4,8 %
Investeringar	6 053	4 259	-1 794	-29,6 %	-6,8 %
Inngåande meirverdiavgift	45 669	60 145	14 476	31,7 %	5,7 %
Sum kostnad losordninga	890 252	1 125 271	235 019	26,4 %	4,8 %
Konsumprisindeksen (KPI)	111,3	134,8	23,5	21,1 %	3,9 %
Årslønsvekst	127,7	154,7	27,0	21,1 %	3,9 %
Kostnadsindeks innanriks sjøfart, små hurtigbåtar	89,2	124,6	35,4	39,7 %	6,9 %

Tabell 15: Resultatindikatorar for tilbringartenesta

	2020	2021	2022	2023	2024
AKTIVITETSINDIKATORAR					
T1: Talet på tilbringaroppdrag med losbåt ¹⁾	32 117	32 127	33 406	33 280	33 585
T2: Talet på tilbringaroppdrag med helikopter ¹⁾	1 058	1 030	1 098	1 334	1 376
KOSTNADSINDIKATORAR (1 000 KRONER)					
T3: Totalkostnad for båttene	248 570	245 355	283 083	325 145	344 396
T4: Gjennomsnittskostnad per oppdrag for båttene	7,74	7,64	8,47	9,77	10,25
T5: Totalkostnad for helikoptertene	103 533	89 099	111 394	142 107	148 163
T6: Gjennomsnittskostnad per oppdrag for helikoptertene	97,86	86,50	101,45	106,53	107,68
INDIKATORAR FOR SERVICEGRAD					
T7: Talet på tilbringaroppdrag med losbåt som er meir enn 30 min. forsinka	1	6	0	8	0

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



Foto: Lill Haugen/Kystverket



Foto: Gro Kibsgaard-Petersen/Kystverket

SJØTRAFIKKSENTRALTENESTA (VTS)

Sjøtrafikksentralane 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 risikoutsette område 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 mellom anna for å avdekke ureglementert fiske og transport av gods. Eininga er eit samarbeid med Fiskeridirektoratet. Sjøtrafikksentralen i Vardø er også første varslingspunkt ved eit bredt spekter av hendingar langs kysten og havområda – og tek i vare den operative styringa av slepeberedskapen.

Neste steg i utvidinga av tenesta skjer i farvatnet mellom Ålesund og Kristiansund. Tenesta vil være i prøvedrift frå

sommaren 2025, parallelt med etablering av sensordekning. Samtidig ser vi på korleis sjøtrafikksentraltenesta må tilpassast slik at den også dekker dei nye farleiene som vil oppstå som følge av Stad skipstunnel.

Ved utgangen av 2024 har dei fem sjøtrafikksentralane handtert 430 927 seglasar og gjort 4 499 inngrep for å avverje ulykker.

Talet på ulykker er lågt i forhold til talet på seglasar. I 2024 var det seks ulykker; fem grunnstøytingar og eitt samanstøyt mellom eit lasteskip og ein motorseglar. Ulykkene hadde mindre skadeomfang, og skjedde utan skade på menneske eller utslepp til sjø.

Dei siste åra har talet på seglingsklareringar og prosentdelen inngrep i seglasar i sjøtrafikksentraltenesta sitt område vore nokolunde stabil.

Det har ikkje skjedd hendingar som har ført til nedetid på radarar og VHF i løpet av året, men det har vore nokre utfordringar knytt til stabilitet på nettverk. Fleire tiltak er gjennomført, og stabiliteten og ytinga er no god.

Tabell 16: Aktivitetsutvikling sjøtrafikksentralar

	2022	2023	2024
Talet på seglingsklareringar	433 326	428 896	430 927
Talet på inngrep	7 843	6 986	4 499
Talet på ulykker i VTS-området	10	6	6
Prosentdel inngrep av alle seglas	1,8%	1,6%	1,0%

Inntektene frå dei brukarfinansierte sentralane etter periodiseringsprinsippet var på 116,6 millionar kroner i 2024. Inntektene var lågare enn budsjettert, og inntektssvikten er i stor grad i Oslofjorden. Staten har sidan 2017 finansiert dei brukarfinansierte sentralane med 8,1 millionar kroner årleg som følgje av omlegging i handtering av pensjonskostnader.

Ved inngangen til 2024 hadde tenesta eit akkumulert overskot på 4,1 millionar kroner. I 2024 hadde tenesta eit netto overskot på 3 millionar kroner, og med dette er tenesta sitt akkumulerte overskotet ved inngangen til 2025 på 7,1 millionar kroner. Overskotet går inn i avgiftsgrunnlaget for kommende år og blir slik ført tilbake til brukarane.

Tabell 17: Aktivitetsutvikling maritim sikring (ISPS)

	2022	2023	2024
Talet på godkjente ISPS hamneanlegg	625	625	620
Talet på tilsyn (inkl. verifikasjoner)	120	95	166
Talet på avvik ved tilsyn	315	343	424
Talet på sikringshendinger	62	56	81

TILSYN - MARITIM SIKRING (ISPS) / BULK

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. Disse hamnene har løyve til å ta imot skip i internasjonal fart.

I 2024 vart det gjennomført 166 tilsyn, det er ein auke på 74 % auke frå i fjor. Auken skuldast at vi har betra kapasiteten – vi har fleire personellressursar og vi utfører digitale tilsyn.

Auken i sikringshendinger kan tilskrivast vårt systematiske arbeid med å gjere hamner og hamneanlegg merksame på trusselbiletet, blant anna ved at vi kommuniserer aktivt gjennom nyheitsbrev og digitale kanalar. Auka merksemd om sikringshendinger kan også vere grunna den tida vi lever i og at media har fokus på maritime truslar.

I samarbeid med Sjøfartsdirektoratet har vi ansvar for å følge opp at regelverket om sikker lasting og lossing av bulkskip blir etterlevd av hamneterminalar som tek i mot bulkskip.

Tabell 18: Aktivitetsutvikling tilsyn med bulkterminalar

	2022	2023	2024
Talet på bulkterminalar	87	37	32
Talet på tilsyn	2	11	13
Talet på avvik ved tilsyn	1	12	50
Talet på ulykker som skuldast feil lasting eller lossing	0	0	0 ¹⁾

1) Ingen kjente ulykker, men begrensa datagrunnlag

Gjennom risikobasert tilsyn og rettleiing av terminalane bidreg vi til auka fokus på samhandling mellom skip og hamn og vi sett søkelys på viktigheita av kunnskap blant dei som utfører laste- og losseoperasjonar.

Vi har vidareutvikla tilsynsmetodikken og har fått erstatta personalressursar, noko som gjer at vi er i stand til å auke omfanget av årlege tilsyn. Hovudfokus for tilsyna har vore informasjon, ISO-sertifisering, melding om anløp, opplysningar til skipsfører og sikkerheit. Dette er i tråd med føringar frå EMSA etter inspeksjon i 2023.

Det er registrert 50 brot på regelverket, og av desse var det 44 som førte til pålegg.

Bakgrunnen for nedgangen i talet på bulkterminalar er at det er lagt til grunn ein snevrare tolking av verkeområdet til EU-direktivet om sikker lasting og lossing av bulkskip enn tidlegare. AIS-data er nytta som grunnlag for å bekrefte at terminalar har relevante skipsanløp og til å identifisere eventuelle nye terminalar.

BIDRA TIL Å OPPFYLLE NOREGS KLIMA- OG MILJØMÅL

Utdrag frå Nærings- og fiskeridepartementets tildelingsbrev til Kystverket:

«Kystverket skal vidare bidra til at utviklinga innanfor eigen sektor og i eiga verksemd understøttar oppfyllinga av FN's berekraftsmål, og til at norske kyst- og havområde gjennom ei framtidsretta forvaltning utviklast til verdas sikraste og reinaste.»

NTP-indikatorar:

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

STYRINGSINFORMASJON	RESULTAT 2021	RESULTAT 2022	RESULTAT 2023	RESULTAT 2024
Endring i klimagassutslepp frå transportsektoren målt i CO2-ekvivalentar (CO2e)	3,68 mill. tonn CO2e (1,6 % reduksjon)	3,88 mill. tonn CO2e (3,7 % auke)	3,94 mill. tonn CO2e (1,6 % auke)	Klimagassrekneskapen for 2024 blir lagt fram av SSB i november 2025.
Netto tal på dekar inngrep i naturområde med nasjonal eller vesentleg regional verdi ¹⁾	(ny)	16,3 dekar	95,7 dekar	150,2 dekar
Utslepp frå innanriks seglasar og i hamn, basert på AIS-data. I CO2-ekvivalentar (CO2e) ²⁾	4,31 mill. tonn CO2e (4,8 % auke)	4,51 mill. tonn CO2e (7,3 % auke)	4,61 mill. tonn CO2e (2,2 % auke)	4,56 mill. tonn CO2e (1,0 % reduksjon)
Karbonintensitet frå godstransport på sjø som blir rapportert i medhald av MRV-forordninga	Containerskip: 31,7 g CO2/tonnkm (1,8 % auke) Ro-ro cargo: 80,5 g CO2/tonnkm (18,6 % reduksjon)	Containerskip: 28,8 g CO2/tonnkm (9,2 % reduksjon) Ro-Ro cargo: 68,4 g CO2/tonnkm (21,1% auke)	Containerskip: 32,6 g CO2/tonnkm (13,3 % auke) Ro-Ro cargo: 53,2 g CO2/tonnkm (22,3 % reduksjon)	Tall for 2024 blir publisert av EMSA sommaren 2025.

1) Rapportering for 2024 er gjort i tråd med metodikken i det vegleiande dokumentet «Beregning av arealbeslag i samferdselsprosjekter» utarbeidd av transportverksemdene.
2) Data frå MarU v.1.6.0

KLIMAGASSUTSLEPP I TRANSPORTSEKTOREN

Ifølge SSB sin klimagassrekneskap auka utsleppa frå innanriks sjøfart og fiske med 1,6 prosent frå 2022 til 2023. Utsleppa i 2023 var på 3,8 millionar tonn CO2-ekvivalenter, det høgaste nivået sidan 1999. I andre deler av transportsektoren går utsleppa stort sett ned, og 2023 var det første året der innanriks sjøfart og fiske var den største utsleppskjelda i transportsektoren. Dette har ført til auka merksemd i offentlegheita og større forventingar om at det må gjerast meir for å få ned utsleppa frå innanriks sjøfart og fiske.

Ei utfordring med SSB sine utsleppstal er at dei gir lite informasjon om kva slags skip som står for dei største utsleppa. Det gjer det vanskeleg å utvikle gode og målretta klimatiltak og vurdere effekten av dei. I 2023 og 2024 deltok vi i ei arbeidsgruppe saman med Miljødirektoratet,

Sjøfartsdirektoratet og SSB som har kartlagt supplerande datakjelder og vurdert behov for meir og betre rapportering. Etatane leverte i juni 2024 ein rapport til Klima- og miljødepartementet med anbefaling om å etablere krav til rapportering av energiforbruk for skip i innanriks trafikk i Noreg.

Samtidig har utsleppsestimat basert på AIS-data i fleire år vore brukt som eit supplement til SSBs utsleppsrekneskap. Tal frå vår modell for estimering av maritime utslepp – MarU - viser òg ein auke i utsleppa frå innanriks seglasar og frå skip i hamn i perioden 2020–2023, men med ein liten reduksjon i 2024. Dei største utsleppa kjem frå passasjerskip (inkludert cruiseskip), offshoreskip og fiske- og havbruksfartøy.

Våre tiltak for utdjupeing og utviding av farleier har i hovudsak som mål å auke framkome og sikkerheit i farvatna,

men dei vil òg gi reduserte klimagassutslepp som følge av kortare eller rettare seglas og mindre manøvrering. For prosjektet Innsegling Florø er det som følge av tiltaket estimert ei reduksjon på 7 000 tonn CO2-ekvivalentar for analyseperioden på 75 år. Det er gjennomført andre prosjekt i 2024 kor det ikkje er gjort detaljerte analyser av klimaeffekten av tiltaka, men kor tiltaka er venta å medverke til reduserte klimagassutslepp for sjøtransporten.

Fartøy med ein score på minst 50 poeng på Environmental Ship Index (ESI) fekk òg i 2024 rabatt på losberedskaps-avgifta og sikkerheitsavgiftene. ESIs mål er hovudsakleg å redusere luftforureining frå skip, men kan òg medverke til lågare klimagassutslepp. Medan 18 fartøy fekk rabatt på losberedskapsavgifta i 2016, har talet auka jamt til 108 i 2024.

INNGREP I NATUROMRÅDE FRÅ UTBYGGINGSPROSJEKT

I NTP 2022–2033 vart det innført ein indikator for naturmangfald, nærmare definert som «netto dekar inngrep i naturområde med nasjonal eller vesentleg regional verdi».

Transportverksemdene og Miljødirektoratet har gjennomført eit metodeutviklingsarbeid for utrekning av inngrep, og dei nye retningslinene er tekne i bruk frå 2024. Tala for tidlegare år kan difor ikkje samanliknast direkte med tala for 2024. I 2024 var det til saman 150,2 dekar inngrep i naturområde med nasjonal eller vesentleg regional verdi. Inngrepa var knytt til lausliggjande rugl ved Raftsundet, til gyteområde ved innseglinga til Florø (ikkje gjennomført i gyteperioden) og til den nasjonale laksefjorden Ranafjorden (ikkje utført i vandringsperioden). Deponeringsareal knytt til utdjuingsprosjektet Mo i Rana er ikkje rekna med i oversikta.

KLIMAGASSUTSLEPP I EIGA VERKSEMD

2024 er det andre året vi fører klimarekneskap i samsvar med «Greenhouse Gas Protocol». Rutinane byrjar å komme på plass, og organisasjonen har forståing av kva dei vesentlege utsleppa er og kven som «eig» desse. Til trass for at rekneskapen inneheld tal heilt tilbake til 2017 for enkelte utsleppskjelder, er det ikkje rett fram å sjå utviklinga. Utsleppa er i stor grad knytt til omfanget av aktivitet i verksemda, som igjen er styrt av dei økonomiske rammene.

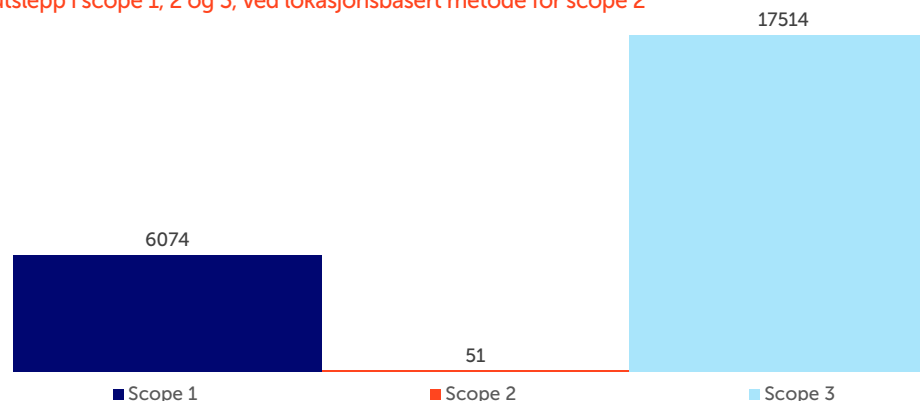
I 2024 er det totale utsleppet om lag 23 600 tonn CO₂-ekvivalentar (tCO₂e), som er tilnærma likt med 2023.

Dei direkte klimagassutsleppa, også kalla scope 1, kjem frå kjelder som er eigde eller leigde av oss, og står for 26 prosent.

Dei indirekte utsleppa knytt til produksjon av den innkjøpte straumen vi brukar (scope 2), er 0 i følge marknadsbasert metodikk, sidan vi kjøper opphavsgarantiar. Lokasjonsbasert utrekning av utslepp frå innkjøpt straum viser 51 tCO₂e, som er under éin prosent av totale utslepp.

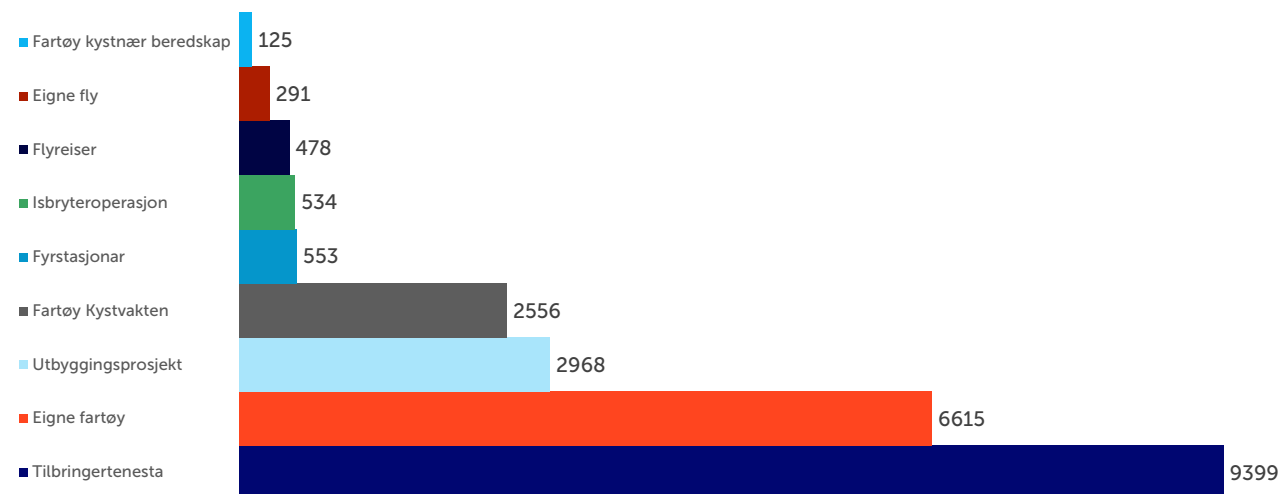
74 prosent av klimagassutsleppet er knytt til scope 3, som vil seie utslepp som er ein konsekvens av vår verksemd,

Figur 3: Kystverkets utslepp i scope 1, 2 og 3, ved lokasjonsbasert metode for scope 2



Figur 4: Utslepp i tonn CO₂-ekvivalentar per utsleppskjelde – ikkje uttømmende

(Kjelde: <https://www.kystverket.no/om-kystverket/kystverkets-klimaregnskap/>)



men som oppstår ved kjelder som ikkje er eigde eller leigde av oss. Mesteparten av utsleppa hamnar i denne kategorien, noko som er vanleg for offentlege myndigheiter. Figur 4 viser korleis utsleppa fordeler seg på dei ni største kjeldene. Nye kjelder som er tatt med i løpet av året er flyreise og hotellopphald, med data tilbake til 2021.

Ved å ha kartlagt utslepp frå tilbringartenesta, utbyggingsprosjekt og Kystvakta sine fartøy har vi inkludert dei mest vesentlege scope 3-utslepp i klimarekneskapen. Det står framleis att eit arbeid med å kartlegge dei andre bidragsytarane til scope 3, desse er til samanlikning utsleppskjelder med låg utsleppsintensitet.

Våre klimamål

Tilbringartenesta, våre egne fartøy og utbyggingsprosjekt står samla for rundt 80 prosent av utslippa som er kartlagt i klimarekneskapen i dag. Disse områda vart utpekt som utgangspunkt for å lage klimamål. Måla er som følger:

Kort sikt

- Kystverket skal redusere sine absolutte klimagassutslipp frå scope 1 med minst 50 prosent innan 2030 i forhold til utslipp i referanseåret 2021.
- Kystverket skal redusere sine absolutte klimagassutslipp frå scope 2 med minst 55 prosent innan 2030 i forhold til utslipp i referanseåret 2023.
- Kystverket skal redusere sine relative klimagassutslipp frå scope 3 for utbyggingstiltak med minst 55 prosent innan 2030 i forhold til referanseåret 2023.
- Kystverket skal redusere sine absolutte klimagassutslipp frå scope 3 for tilbringarteneste sjø med minst 55 prosent innan 2030 i forhold til referanseåret 2021.

Lang sikt

- For Kystverket sine aktivitetar skal klimagassutslipp reduserast med minst 95 prosent innan 2045 i forhold til utslippa i referanseåret 2023.

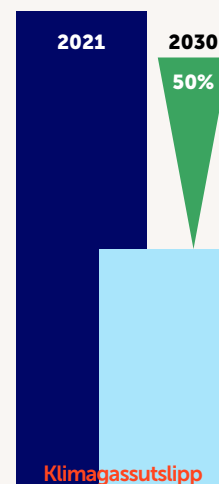
Som ein del av arbeidet med klimamål for eiga verksemd har vi vedteke hybridisering av to av våre hovudfartøy OV Utvær og OV Skomvær, samt fornying og utviding av batteripakkar på OV Bøkfjord.

Med bakgrunn i at tilbringartenesta på sjø skal konkurranseutsetjast på nytt har vi starta ein prosess med å operasjonalisere klimamåla. Det er identifisert fem forskjellige tiltak for å nå klimamåla; flytting av losbåtstasjonar og losbordingsfelt, samkøying av losar til/frå losbordingsfelt og endring i lospliktreglane. Dersom desse tiltaka ikkje blir gjennomført, vil måloppnåinga i større grad avhenge av at konvensjonelle fartøy blir skifta ut med fartøy som slepp ut mindre klimagassar, eller nullutslippsfartøy.

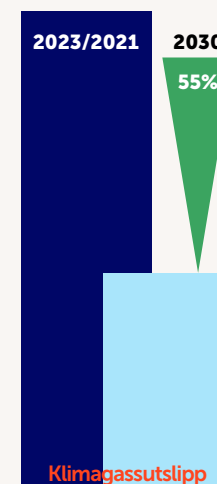
Kystverkets klimamål

På kort sikt: (Utvalgte utslippskilder)

Scope 1



Scope 2 og 3



På lang sikt:

Hele Kystverket

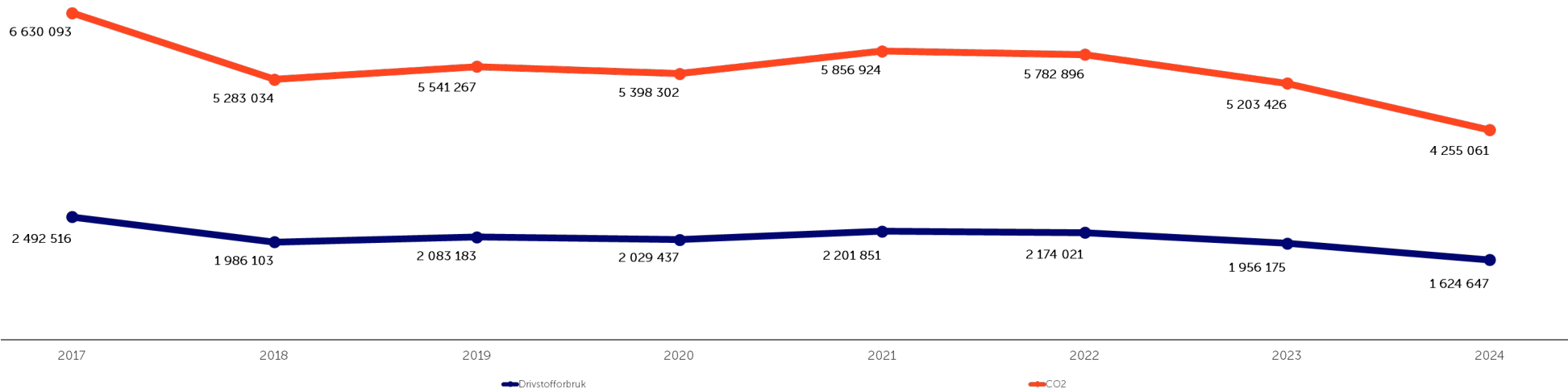


Scope 1: Utslipp fra virksomhetens eget eid og leid utstyr.

Scope 2: Indirekte utslipp forbundet med produksjon av energi som virksomheten kjøper, altså virksomhetens eget strømforbruk.

Scope 3: Utslipp knyttet til alt av varer og tjenester som virksomheten kjøper og selger. Dette er en stor og kompleks kategori som omhandler alle indirekte utslipp, bortsett fra energibruken som er Scope 2.

Figur 5: Drivstofforbruk og CO2 utslipp frå Kystverket sine multifartøy (liter MGO og kg CO2-utslipp)



Reduksjon av utslipp

Multifartøya våre har i 2024 redusert klimagassutslappa sine med nesten 1 000 tonn CO2e samanlikna med 2023. Dette svarar til ein reduksjon i drivstofforbruk på over 331 000 liter MGO. Samanlikna med referanseåret 2021, svarar dette til ein reduksjon i 2024 på om lag 2 260 tonn CO2e, altså 30 prosent. Årsakene til reduksjonen i 2024 er mellom anna at OV Ryvingen var ute av drift heile første tertial, at MS Ona vart teke ut av drift etter påske, og at fartøya brukar landstraum der det er mogleg.

Klimaindeks for statlege verksemdar

I 2024 vurderte PwC på oppdrag frå DFØ dei 100 største statlege verksemdene mot kriterium i PwC sin klimaindeks for næringslivet. Basert på kor langt verksemda har kome i arbeidet med klimarekneskap blir dei tildelt ein kategori frå 1 til 5, der kategori 1 er best. Vi fekk kategori 4 og har som mål å oppnå kategori 2 i 2025.

Figur 6: Kriterier i PwC sin klimaindeks

Kriterier for klimaregnskap	Kategori 1	Kategori 2	Kategori 3	Kategori 4	Kategori 5
Klimagassutslipp rapporteres i absolutte tall	✓	✓	✓	✓	
Klimagassutslipp rapporteres i CO ₂ -ekvivalenter	✓	✓	✓	✓	
Rapporterer separat på både Scope 1 og 2	✓	✓	✓	✓	
Rapporterer separat på både Scope 1, 2 og 3	✓	✓	✓		
Vesentlege utslipp i Scope 3 er inkludert i rapporteringen	✓	✓	✓		
Kriterier for utslippsreduksjoner					
Kan vise til reduksjon i utslipp (absolutt eller intensitet)	✓	✓			
Kriterier for å være i tråd med Parisavtalen					
Kutter iht. EU Low Carbon Benchmark (absolutt eller intensitet) på 7 % årlig over tre år	✓				
Kjernevirksomhet som ikke bidrar til innelåste utslipp, eller såkalt «carbon lock-in»	✓				

NATURFOTAVTRYKK FRÅ EIGA VERKSEMD

Arbeid med naturrisiko

Arbeidet med ei overordna analyse for å identifisere korleis vi påverkar naturen starta våren 2024 og vil fortsette utover i 2025.

Områda som foreløpig er anbefalt å prioritere og å jobbe vidare med er:

- Utbyggingsprosjekt
- Eige bruk av fartøy, samt tilbringartenesta
- Innverknad på anna skipstrafikk
- Miljøberedskap
- Myndigheitsutøving

Målet er å bygge grunnlag for ei heilskapleg tilnærming til naturrisiko som ein integrert del av styringa av verksemda.

Inngrep i naturområde frå utbyggingsprosjekt

Sjå NTP-indikatoren under styringsinformasjon.

Avfallshandtering

Handtering av eige avfall skjer hovudsakleg ved den enkelte lokasjon og etter den aktuelle kommunen sine rutinar. Hos dei største underleverandørane våre, er det kontraktsfesta at avfall skal handterast i tråd med gjeldande miljøkrav. Det vert ikkje ført kontroll med avfallsmengd.

Samtlege utbyggingsprosjekt blir følgde opp med tanke på korrekt handtering av avfall, med fokus på gjenvinning av overskotsmassar. Prosjekt som Stamsund - Risøyrenna og Innsegling Florø har allereie gjennomført dette, noko som reduserer behovet for deponering i sjø og skapar samfunnsgevinstar. Likevel kan det vere utfordrande å finne bruksmoglegheiter for alle massane, spesielt dei som krev behandling før bruk.

Innanfor navigasjonsprosjekta blir restavfall levert til godkjente mottak for korrekt behandling. Rammeavtalar for materiell inkluderer krav om at leverandørar skal ta imot og gjenbruke materiell. Avfall frå eiga drift blir kjeldesortert, og farleg avfall blir deklartert på førehand. For eksterne oppdrag, som bygningsvedlikehald på fyrstasjonar, er det krav om innlevering til godkjent mottak, og dokumentasjon blir kontrollert.

ENERGIBRUK

Sidan 2019 har vi samla alle straumabonnementa våre hos éin leverandør. Dette omfattar i overkant av 1 000 abonnement og meir enn 50 nettleigarar. Det har bidratt til betre styring, oppfølging og kontroll av vår portefølje og har redusert våre kostnader. Alle abonnement har krav om opphavsgarantiar og El-sertifikat. Framover skal vi arbeide med å gjere forbruksdata lettare tilgjengeleg for bruk og analysar internt, for å så kunne identifisere tiltak for reduksjon av energibruken.

KLIMATILPASSING

I planlegging og prosjektering av nye utbyggingstiltak tek vi omsyn til forventta klimaendringar. I 2024 fullførte vi tilstandskartlegging av alle moloar og kaier. Innsamla data gir god oversikt over høgd og utforming av moloar. I kombinasjon med prognosar for framtidig havnivå og bølgebryting, kan vi vurdere tiltak for klimatilpassing.

Vi har innført sjekklistar for levetid og klimatilpassing for navigasjonsinstallasjonane våre. I 2024 har vi undersøkt 3 400 anlegg, og av desse er det 231 som ikkje vil tole ei havnivåstiging på 0,5 meter. 189 av anlegga må forsterkast for å tole klimaendringane. I løpet av dei neste fire åra vil så godt som alle navigasjonsinstallasjonane få tilsvarande klimavurderingar.

All infrastruktur som høyrer til drift av sjøtrafikksentraltenesta og navigasjonstenester har kortare rekna levetid enn 25 år. Ved fornying av infrastrukturen blir det teke omsyn til forventta utfordringar med klima i installasjonane si levetid, og eksisterande infrastruktur er dimensjonert for utviklinga i klima. Klimatilpassing, især kunnskap om framtidig havnivå, inngår i vår planmedverking i kommunale arealplanar. Vi deltek i direktoratsgruppa for klimatilpassing. Vi medverkar òg i arbeidet med ei nasjonal analyse om klimasårbarheit og i arbeidet med å vurdere korleis det statlege nivået kan forbetre arbeidet knytt til trusselen om stigande havnivå. Miljødirektoratet er ansvarleg for desse leveransane.



BEREDSKAP MOT AKUTT FORUREINING

Utdrag frå Nærings- og fiskeridepartementets tildelingsbrev 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. Kystverket skal sørge for at staten sin beredskap mot akutt forureining er tilpassa det til ein kvar tid gjeldande risikobiletet, og Kystverkets miljørisiko- og beredskapsanalysar er viktige grunnlag i dette arbeidet. I tråd med NTP 2022–2033 skal beredskapen mot akutt forureining i nordområda styrkast.»

STYRINGSINFORMASJON	2022	2023	2024	MÅL
Årleg trening, kurs eller øving av Kystverket sine innsatsstyrkar	81%	83%	68%	80%
Årleg trening av fartøy som inngår i statleg beredskap mot forureining	93%	96%	80%	80%
Beredskapsressursane skal vere operativt tilgjengelege	97%	98%	98%	90%
Operativ tilgjengelegheit på fartøy i statleg slepeberedskap	100%	100%	100%	98%
Alle skipsvrak som utgjer ein høg risiko for miljøskade skal ha overvakings tiltak	100%	100%	100%	100%
Ingen alvorlege miljøskadelege utslepp frå skipsvrak med overvakings tiltak	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen

Akutt forureining er forureining av betydning, som finn stad plutsleg, og som ikkje er lovleg etter føresegnene i eller i medhald av forureiningslova. Staten sin beredskap mot akutt forureining skal til ein kvar tid vere tilpassa det gjeldande risikobiletet, og våre miljørisiko- og beredskapsanalysar er viktige grunnlag i dette arbeidet.

Dimensjoneringa av den statlege beredskapen er risikobasert, og tilrådingane i beredskapsanalysen (Dimensjonering av statens beredskap mot akutt forurensning. Beredskapsanalyse, 2022) er følgt opp. Det er vår vurdering at staten sin beredskap mot akutt forureining er god, men sårbar i Finnmark og Oslofjorden. Desse regionane har ikkje like god tilgang på fartøyressursar som resten av landet.

Det har ikkje skjedd hendingar i 2024 av ein slik størrelse og karakter at dei har ført til statleg aksjon.

Året var prega av mindre hendingar – det er framleis akutte forureiningshendingar i landbruket som dominerer. Vi har ytt støtte ved fleire naturhendingar, som flaum og ras.

Miljøsårbarheit og miljøtruslar er i stadig endring, og vi må heile tida følge med på utviklinga og skaffe oss ny kunnskap. Gjennom 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, vart kunnskapen om lavsvoveloljar styrka. Det viser seg at desse oljetypane er krevjande å handtere, og stiller beredskapen overfor store utfordringar. Arbeidet med å forbetre kapasiteten til å handtere utslepp av desse krevjande oljetypane er vidareført i det pågåande IMAROS 2-prosjektet. Det skal mellom anna utviklast nytt mekanisk utstyr for opptak av slike oljar i samarbeid med leverandørar.

Statsbygg fekk i oppdrag frå NFD å utarbeide eit konseptutvalnotat som grunnlag for avgjerd om lokalisering av test- og treningscenteret for beredskap mot akutt forureining i Lofoten og Vesterålen. Vi har teke del i arbeidet.

Vi har motteke bestillinga frå NFD om å gjennomføre ei ny undersøking og kartlegging av vrakdelar og kvikksølvforureining frå den tyske ubåten U-864. Formålet med bestillinga er å redusere usikkerheita dersom det på eit seinare tidspunkt vert vedteke å heve delar av lasten. Vi har henta inn kunnskap om teknologi og metodikk til bruk i den fysiske kartlegginga og ein rapport vil bli overlevert i siste halvdel av 2025.

Havforskningsinstituttet har gjennomført den årlege miljøundersøkinga av fisk og skaldyr i området rundt vraket U-864. Resultata viser framleis liten påverknad av kvikksølv på fisk og skaldyr i vrakposisjonen.

Tabell 19: Forbruk bistandsarbeid i regi av Norad 2024 (i tusen kroner)

LAND	LØN	REISE	EKSTERN BISTAND	ANDRE KOSTN.	TOTALT
Rammeavtale generelt	487	310	214	41	1 052
Colombia	800	842	0	14	1 656
Ghana*	1 014	1 963	919	44	3 940
Kenya*	306	415	889	7	1 617
Mosambik (HfU)	579	905	172	239	1 895
Uganda	325	583	560	425	1 893
Totalt	3 511	5 018	2 754	770	12 053

* Ikkje eige program – blir ført på rammeavtalen

Vi har teke del i Norad sitt bistandsprosjekt Olje for utvikling i Ghana, Uganda, Colombia og Mosambik – programmet vart avslutta i 2024. For eitt prosjekt har samarbeidet gått over i Hav for utvikling (HfU). Kostnader til løn, reise, besøk frå utanlandske delegasjonar med meir er refundert. Vi samarbeider også med United Nation Environment Programme om aktivitetar i Aust-Afrika.

STATLEG BEREDSKAP MOT AKUTT FORURENING

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

98 prosent av ressursane som inngår i statens beredskap mot akutt forureining (materiell, fartøy og personell) var operative og tilgjengelege i 2024 (mål 90 prosent). Øving av eigne innsatsstyrkar og fartøy som inngår i den statlege beredskapen vart gjennomført som planlagt. Grunna dårlegare oppmøte frå eksterne ressursar enn tidlegare år, nådde vi ikkje målet om at minst 80 prosent av desse ressursane skal øvast årleg.

Vi har starta eit arbeid med å vurdere alternative løysningar for å effektivisere opplæringa av innsatspersonell med mål om å redusere kostnader og betre oppfølginga av personell. Avtalen mellom KS og fagforeiningane som regulerer godtgjersler og arbeidstid for mannskap i innsatsstyrkane, er sagt opp med verknad frå august 2025. Dette kan få konsekvensar for den framtidige beredskapen og vi må vurdere ulike alternativ for å ivareta dagens nivå.

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 om at 80 prosent av fartøya som inngår i den statlege beredskapen mot akutt forureining blir trenar årleg vart nådd.

Kystverket er ansvarleg myndigheit, mens Kystvakta står for den operative utføringa at den statlege slepeberedskapen. Tenesta var 100% operativ i 2024 (mål 98 prosent).

Vi både arrangerer og tek del i ei rekke nasjonale og internasjonale øvingar. Cruiseutvalet sin rapport etter hendinga med Viking Sky peikte mellom anna på behov for slepeøvingar. Det er etablert dialog og gjennomført øvingar mellom cruisereiarlag som opererer i norske farvatn og statlege ressursar som vil ha ein rolle ved ei hending, noko som gjev oss auka kunnskap og betre samvirke.

Alle øvingar blir evaluert og forbedringstiltak identifisert og følgt opp.

Miljøovervaking av sjøområda og skipsvrak

Flytenesta, som blir brukt både til å overvake kysten og havområda utanfor Noreg for å avdekke eventuell forureining og til å verifisere, vurdere og følge med på eventuell forureining, har vore operativ innanfor dei krava som er stilt. Flyovervakinga skjer i eit samarbeid med Kystvakta og NOFO (Norsk oljevernforening for operatørselskap).

I 2024 har vi oppdatert risikovurderinga som omhandlar akutte miljøskadelege utslipp frå skipsvrak. Rapporten tilrår nye vurderingar av tilstanden på vraka, spesielt for vrak med store mengder olje.

Det er utført 29 tokt med overvakingsfly over dei sju skipsvraka som vi held oppsyn med og det vart gjort 12 observasjonar av olje frå desse. Det blir meldt inn gjentatte mindre utslipp frå krigsvraket Blücher og vraket er undersøkt med ROV for å kartlegge om det er strukturelle endringar i vraket som forårsakar auka lekkasje.

Tabell 20: Hendingar

	2022	2023	2024
Talet på hendingar meldt til Kystverket	968	949	964
Talet på hendingar med utslipp ¹⁾	592	593	641
• Hendingar knytt til skip ²⁾	82	115	148
• Landbaserte hendingar ³⁾	352	349	367
• Ikkje identifiserte oljeflåk frå ukjente kjelder ⁴⁾	65	63	57
• Hendingar knytt til offshoreaktivitet	69	48	55
Talet på statlege aksjonar	0	0	0

- 1) Det er eit lite avvik mellom talet på hendingar med utslipp fordelt på type hending og totalt talet på hendingar. Årsaka er at ein eller fleire av hendingane er registrert med fleire typar hending.
2) Gjeld alle utslipp frå fritidsbåtar til større fartøy.
3) Gjeld alt frå trafikkulykker til hendingar i industrien.
4) Gjeld olje på hav, sjø og elvar.

HENDINGAR

Vi skal sjå til at ansvarleg forureinar set i verk nødvendige tiltak når hendingar med akutt forureining skjer, og vi fører tilsyn med behandlinga. Dersom ansvarleg forureinar ikkje kan eller vil gjennomføre nødvendige tiltak, vil det offentlege ved Kystverket ta over. Ved hendingar som kan føre til fare for større tilfelle av akutt forureining, kan Kystverket iverksette statleg aksjon. Det betyr at vi tek over ansvaret for å leie handteringa av hendinga både på sjø og i strandsona.

I 2024 vart 964 uønska hendingar meldt til Kystverket, og 641 av desse var med utslipp. Statistikken over hendingar viser at talet på hendingar og mengda utslipp over tid er jamn, men med store toppar knytt til enkelte hendingar. Det er framleis landbaserte hendingar som dominerer i tal og utslippsvolum, og desse gjeld i hovudsak utslipp av husdyrgjødsel og kloakk, utslipp frå større tankanlegg og frå industri. Det var ingen statlege aksjonar i 2024.

I perioden 2013–2024 har det vore få hendingar med store utslipp av drivstoff til sjø, og ingen av dei store utslappa har vore i kategorien tungolje. Det største utslippet kom frå KNM Helge Ingstad, som forliste hausten 2018. Vi nyttar hendingane vi er involvert i til læring og forbedring og det kjem stadig nye utfordringar som vi og våre innsatsstyrker og samarbeidspartnarar må være rusta for å handtere.

Ein omfattande brann i eit gjenvinningsanlegg for dekk, der store mengder vatn og skum vart nytta til sløkking, førte til akutt forureining frå sløkkevatn. Ansvarleg forureinar har fått pålegg om kartlegging og opprydding av forureining. Hendinga har synleggjort behov for å auke kunnskapen om sløkkevatn og skum. Vi erfarer og at denne typen hending sjeldan vert rapportert, sjølv om dei kan ha betydelege konsekvensar for miljøet.

Våren 2024 hadde vi ein sentral rolle då det vart funne eit stort tal oljeskada og død sjøfugl på Hornøya utanfor Vardø. Forureinar var ukjent og opphavet til oljen vart ikkje funne. Hendinga har avdekt nye læringspunkt for dei ulike rollane til myndigheitene som var involvert. Interesseorganisasjonar og media viste stort engasjement rundt vask av sjøfugl som var tilsølt med olje.

I samband med funn av palmeolje over eit større område i Grenland hjelpte vi til med sporing og analyse, og utsleppet vart knytt til eit varsel sjøtrafikksentraltenesta hadde motteke om mogleg forureining frå eit namngitt fartøy. Forureininga kom frå vaskevatt som var lena over bord frå fartøyet. Vi fatta vedtak om opprydding. Vedtaket vart påklaga og det vart hevda at utsleppet var lovleg etter MARPOL-regelverket. Miljødirektoratet avventar behandling av klagen til Sjøfartsdirektoratet har teke stilling til om utsleppet var lovleg.

Grunnstøytinga av ein fôrflåte i Stad kommune fekk omfattande medieomtale. Vi vurderte hendinga

som eit kommunalt ansvar. Kommunen og lokale politikarar var usamde, noko som førte til stor oppmerksomd i media og spørsmål i Stortinget.

Eit av våre multifartøy bidrog under sløkking av ein skipsbrann i Tromsø. Vi har teke del i opprydding etter naturhendingar der vi har handtert betydelege mengder drivgods som har vore til fare for trafikken i skipsleia. Geografisk har hendingane vore spreidde frå Oslofjorden i sør til Alta i nord.

Vi var ein av fleire myndigheiter som var involvert i handteringa av lasteskipet MV Ruby som låg til kai i Tromsø lasta med ammoniumnitrat. Hendinga blir evaluert etter oppdrag frå NFD, og vi vil levere vår rapport innan utgangen av mars 2025.

Det er ansvarleg forureinar som skal dekke kostnadane som oppstår når staten aksjonerer for å hindre eller avgrense verknadane av hendingane. Staten har dei siste åra vore involvert i fleire rettsprosessar 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.

I 2024 er tre aktørar meldt til politiet som følge av miljøkriminalitet. Dette gjeld utslepp av soyaolje i eit særleg miljøfølsomt område, utslepp av fyringsolje i eit verna område og utslepp av fiskeensilasje til sjø. Vi har gitt bistand til politiet med straffeuttalelsar i fire saker.



Foto: Kystverket

EFFEKTIV BRUK AV NY TEKNOLOGI

Utdrag frå Nærings- og fiskeridepartementets tildelingsbrev til Kystverket:

«Kystverket skal i 2024 legge til rette for effektiv bruk av tildelte ressursar og levere tenester innanfor sine ansvarsområde med kvalitet og pålitelegheit som gir meirverdi for samfunnet, tek i vare brukarane sine behov og bygger opp under eit konkurransedyktig næringsliv. Digitalisering og bruk av ny teknologi vil i denne samanheng vere viktige element.»

Det største potensialet innanfor teknologi og utvikling i Kystverket ligg innan digitalisering og automatisering. I 2024 vart satsingsområda konkretisert, og det blir jobba aktivt med tilgjengelegging av data og effektiv saksbehandling.

Vi har etablert eigne data- og tenesteteam for å støtte opp om arbeidet med digitalisering med fokusområde digitalisering av saksbehandling og sjølvbetjent analyse. Denne organiseringa gjer at vi ved utvikling av digitale tenester kan hente ut stordriftsfordelar ved å ha sentrale komponentar som kan gjenbrukas, samstundes som tilgang til kvalitetssikra data frå Kystverket til eksterne vil bidra til auka verdiskaping.

Dataprodukt som den Maritime Trafikkmodellen (MarTraf) og den [Maritime Utsleppsmodellen](#) (MarU) er tilgjengeleg både internt og eksternt for auka verdiskaping og kvalitet. Miljødirektoratet nyttar data frå MarU i sin oversikt over [utslepp av klimagassar i kommunar og fylke](#).

[Det tverrsektorielle datasamarbeidet](#) i regi av Entur AS har gitt oss erfaringar og læring som er viktig for å ha god kontroll med data som blir delt med andre verksemdar.

Vi gjennomfører ei rekkje forsknings-, utviklings- og innovasjonsprosjekt som er knytta mot [fokusområdet digitalisering](#).

Som eit ledd i vårt innovasjons- og utviklingsarbeid er overvakingssystemet BEAN vidareutvikla. Systemet brukar kunstig intelligens og maskinlæring gjennom algoritmar til å avdekke avvik frå normal seglas. Testar viser at systemet, som framleis er under utvikling, kan bidra til å redusere talet på ulykker langs kysten og vidare bidra til at større område kan overvakast med bruk av dagens ressursar.

Blue Justice Community er ein del av Noreg si internasjonale satsing mot fiskerikriminalitet, som støttar opp om Københavnerkjøringa mot grensekryssande organisert kriminalitet i den globale fiskerinæringa (Blå rettferd-initiativet). Sidan 2021 har vi levert ein digital samarbeidsplattform for myndigheiter som tek del i dette fellesskapet – denne løysinga er ei av tenestene i BarentsWatch. Tenesta inneheld funksjonalitet for sporing av fartøy ved hjelp AIS-data og det er mogeleg å lage maritime situasjonsbilete og analysere historiske data for å danne seg eit bilete av normalt aktivitetsmønster for

skipstrafikken. Systemet, som har brukarar i over 60 land, er klargjort for å kunne ta inn nye datasett etter kvart som det blir aktuelt.

For å møte behovet for eit betre samarbeid mellom offentlege og private aktørar, held vi på å utvikle eit digitalt verktøy for sikringsrisikoanalyse som vil endre måten hamneanlegg vurderer og handterer risiko på.

Vi har oppretta eit VR-senter for å styrke opplæringa og vedlikehald av kompetansen til losane. Teknologien gir realistisk simulatorentrening i utfordrande farvatn, opplæring på nye skipstypar og øving på naudssituasjonar. VR-teknologien vil redusere kostnader da behovet for fysiske oppseglingar, bruk av eksterne simulatorar og reiser blir redusert. Teknologien kan også nyttast til å vurdere nytteverdien av planlagde forbetringar i farvatnet på eit tidleg stadium i prosjekteringa.

NAVIGASJONS- OG MELDETENESTER

Vi driftar 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 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.

Ved utgangen av 2024 hadde vi fire AIS-satellittar i drift og NORSAT-4 kom i drift i januar 2025. Tre av satellittane vil gå ut av drift i løpet av 2025 og vi må ha ein ny i drift tidleg i 2026 for å ivareta havovervakninga i 2026 og 2027.

Oppetida for AIS på fastlandet i Noreg har vore 99,4 prosent. På Svalbard har oppetida vore 58,8 prosent, noko som er lågare enn krava. Dette skuldast at basestasjonane ikkje har tolt klimaet som forventa og at vedlikehaldsvindauget er kort.

Det er forseinkingar på EU-nivå som påverkar framdrifta i vårt arbeid med European Maritime Single Window environment (EMSWe). Nokre av dei juridiske og tekniske krava i forordninga er utsett og vil tre i kraft etter den opphævelege datoen for implementering i august 2025. For å sikre måloppnåing og ivaretaking av framdrift, har vi lagt vekt på tiltak som sikrar gode prioriteringar, god utnytting av ressursar og kommunikasjonen med eksterne leverandørar. Ved ei eventuell forseinking vil rapportering av anløp bli vidareført gjennom eksisterande SafeSeaNet Norway.

Tabell 21: Oppetid navigasjons- og meldetenester

	2022	2023	2024	KRAV
Oppetid DGPS	74,9%	72,8%	70,8%	99,8% (siste to år)
Oppetid AIS-basestasjonar	99,9%	99,6%	99,4%	99,5%
Tilgjengelegheit for EMSA LRIT webside	99,9%	99,8%	99,4%	99,0%
Oppetid SafeSeaNet Norway	99,9%	99,9%	99,8%	99,0%

Når den nye utgåva av SafeSeaNet Norway vert lansert, har vi som ambisjon å oppretthalde ein profil som brukarane kjenner att samt forbetre brukaropplevinga for alle målgruppene.

SafeSeaNet Norway har hatt stabil drift i 2024. I gjennomsnitt er det motteke og utveksla over 13 tusen meldingar per månad. Vi har gjennomført prosjekt i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet, Politiet og Skatteetaten og nye tenester vil bli satt i drift samstundes med EMSWe. Prosjekta omhandlar mellom anna av- og påmønstring av mannskap og passasjerar samt registrering av bunkring av avgiftsfritt drivstoff.

Oppetida til navigasjons- og meldetenestene er god, bortsett frå DGPS-tenesta (Differential Global Positioning System) om har ei oppetid som er vesentleg under kravet i IALA sine retningslinjer. Det er vedteke å avvikle denne tenesta tidleg i 2026 og vi har informert interesseorganisasjonar om dette.

BARENTSWATCH

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

Kystverket leier dagleg drift, mens prioritering av prosjekt og utvikling av tenester skjer i samarbeid med ni departement og ei rekke forvaltningsetatar og forskingsinstitutt.

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

Tenestene i BarentsWatch har vorte fleire og meir omfattande, og fleire etatar er avhengig av tenestene som systemet leverer. Det er stor interesse for vidareutvikling og nye tenester. Det er gjennomført ei rekke tiltak for å auke sikkerheita, samt styrke infrastruktur, kapasitet og redundans. Dei ulike tenestene i BarentsWatch hadde ei oppetid innanfor krava i 2024, og det var ingen større hendingar som førte til utfall av betydning. Sjå kapittel 4 for ytterlegare omtale.

MEIR FOR PENGANE

Utdrag frå Nærings- og fiskeridepartementets tildelingsbrev til Kystverket:

«Kystverket skal i 2024 legge til rette for effektiv bruk av tildelte ressursar og levere tenester innanfor sine ansvarsområde med kvalitet og pålitelegheit som gir meirverdi for samfunnet, tek i vare brukarane sine behov og bygger opp under eit konkurransedyktig næringsliv.»

NTP indikatorar:

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

PORTEFØLJEN AV STØRRE INVESTERINGSTILTAK

Porteføljen av større investeringstiltak, slik den går fram av tabell 12.2 i NTP 2022–2033 og kapittel 15 i NTP 2025–2036, er lagt til grunn for arbeidet i 2024. Gjennomføring av mindre tiltak i farvatnet, som ikkje er namngitt i NTP, blir sett i samheng med gjennomføringa av dei andre tiltaka der det er hensiktsmessig.

I samband med oppdatering av forslag til prioriteringar i NTP 2025–2036 vart det gjennomført samfunnsøkonomiske analyser av alle farleis- og fiskerihamnetiltak med investeringskostnad over 25 millionar kroner, og heile porteføljen vart presentert med kostnads- og nyttetal. Det har ikkje vore nemneverdig utvikling i kostnad eller nytte for prosjektporteføljen sidan denne oppdateringa. Ei ny oppdatering av kostnader og nytte for utbyggingsporteføljen er planlagt gjennomført i samband med leveranse av porteføljeprioritering i mai 2025.

GEVINSTREALISERING ETTER OMORGANISERINGA I 2021

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

I gjeldande gevinstrealiseringsplan for ny organisering av Kystverket, sist oppdatert 02.07.2020 var det lagt opp til at ved utgangen av 2024 skal effektiviseringstiltak til ein verdi på 65 millionar kroner realiserast og frigjerast til ny aktivitet eller andre prioriterte oppgåver.

Foreløpige dokumenterte gevinstar viser at vi møter måltala fram til og med 2024, men det blir stadig meir krevjande å synleggjere og gjennomføre nye tiltak i åra framover. Særleg utfordrande synast det å realisere gevinstar knytt til reduksjon av husleigekostnader i dagens marknad.

Realiserte gevinstar i perioden etter omorganiseringa som trådde i kraft 2021 er nytta til å styrke kjerneoppgåvene våre. Vi har auka investeringsportefølja, noko som har gjort at vi har styrka kapasiteten til planlegging og gjennomføring. Regjeringa har gitt oss ansvar for tilbakeføring av fiskerihamnene frå fylkeskommunane til staten og for å planlegge for nye fiskerihamnetiltak for statleg gjennomføring.

Den sikkerheitspolitiske situasjonen og skjerping av det digitale trusselbiletet har mellom anna gjort det nødvendig å styrke IT-system og digitale forsvarsverk, samtidig som vi utviklar etaten sitt digitale avtrykk i møte med informasjonssamfunnet og brukarane sine forventningar. Vi har prioritert etablering av sektorvis responsmiljø (SRM), verdikartlegging av hamner samt oppfølging av skyggeflåten. For å møte desse forventningane har vi omstilt verksemda og styrka eigen kapasitet innan enkelte område.

Kapittel 4

STYRING OG KONTROLL I VERKSEMDA

Kystverket styrer etter «Reglement for økonomistyring i staten» og «Hovedinstruks for styringen av Kystverket» (Nærings- og fiskeridepartementet 2022). Dei årlege tildelingsbreva frå Nærings- og fiskeridepartementet gir også føringar for styring og kontroll.

STYRING AV VERKSEMDA

Mål- og resultatstyring og kvalitetsstyring ligg til grunn for verksemdsstyringa. Dei overordna prinsippa er klargjort og går fram av styringsdokument. Nasjonale mål er operasjonalisert i Kystverkets verksemdsstrategi 2021–2025. Vi har etablert første generasjons mål for produkt og tenester med tilhøyrande styringsparameter. Vi ser behov for å vidareutvikle målstyringa og identifisere tilhøyrande styringsinformasjon for betre å kunne følge opp prioriterte eller kritiske oppgåver og vurdere om tiltaka vi set i verk har den effekten vi ønskjer.

Verksemdsstrategien skal fornyast i 2025. Arbeidet med å vidareutvikle mål- og resultatstyringa blir viktig i den samanhengen. I den nye strategien vil vi byggje på kunnskap og erfaringar frå både tidlegare og komande utgreiingar og analyser. Mellom anna vil arbeidet med Kystverkets perspektivanalyse og det tverretatlege oppdraget om framsynsmetodikk vere eit viktig kunnskapsgrunnlag for verksemdsstrategien. Det er også viktig at strategien tek opp i seg dei pågåande endringane i den geopolitiske situasjonen.

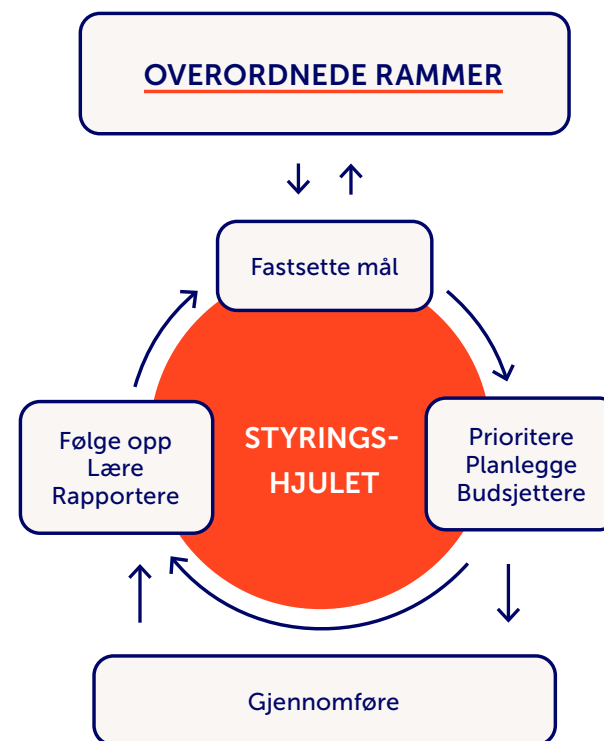
Målet er at den nye verksemdsstrategien skal bli eit verktøy som konkretiserer korleis vi skal planlegge og prioritere for å nå måla våre på lang sikt.

Prosessane i styringshjulet (fig 7.) gjeld for organisasjonen totalt sett og i kvar enkelt organisasjonseining.

Kystdirektøren si leiargruppe har tre styringsmøter kvart år og desse er knytt til kvart av elementa i hjulet. 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 verksemdsplanen oppdatert med prioriteringar på kort og lengre sikt. Risikostyring og internkontroll er integrert i verksemdstyringa.

Med utgangspunkt i verksemdsplanen blir det utarbeidd resultatavtalar mellom kystdirektøren og direktørane for verksemdsområde og stabar. Dette er den årlege delegeringa av mål, krav, fullmakter og budsjett.

Figur 7: Styringshjulet – elementa i verksemdstyringa og samspelet mellom dei



I 2024 gjennomførte vi ein internrevisjon av verksemdsstyringa vår. Føremålet med revisjonen var å undersøke om styringa av verksemda er i samsvar med krav i staten sitt økonomiregelverk, føringar frå NFD samt interne styringsdokument og rutinar. Vidare om styringa er føremålstenleg og tilpassa organisasjonen sin eigenart, risiko og vesentlegheit, og om kystdirektøren sine krav og forventningar blir etterlevd i organisasjonen.

Den foreløpige rapporten seier mellom anna:

Revisjonen viser at Kystverket har etablert en virksomhetsstyring som i utgangspunktet ivaretar krav til form og prosess i økonomiregelverket i staten. Gjennomgangen viser at organisasjonen har et forbedringspotensial når det gjelder virksomhetsstyringens innhold for å sikre en mer effektiv styring av virksomheten. En mer målrettet styring vil bidra til en bedre dokumentering av organisasjonens måloppnåelse, resultatoppfølging, grunnlag for prioritering og eventuelle ressursallokeringer.

Endeleg rapport skal føreligge i februar 2025, og råda frå internrevisjonen vil inngå i arbeidet med å vidareutvikle verksemdstyringa.

INTERNKONTROLL

Internkontrollen skal sikre at vi når måla som er satt for verksemda, at vi etterlever regelverk og interne styringsdokument og at ressursane våre blir brukt effektivt. 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.

Det er etablert styringsdokument og prosessbeskrivingar i kvalitets- og styringssystemet vårt innan dei fleste områda vi dekkjer, inkludert styrings- og støtteprosessar. Vi har og eit forbetnings- og avvikssystem, og dette legg til rette for kontinuerleg forbetring av prosessar og læring på tvers av einingane i verksemda. Internkontrollen skal utviklast vidare med vekt på risikovurderingar og å dokumentere at regelverk og styringsdokument blir etterlevd.

Internkontroll har vore eit av satsingsområda i verksemdsplanen for 2024–2028 der bruken av overtid, HMS og informasjonssikkerheit mellom anna har vore prioritert. Det er gjort greie for desse områda seinare i rapporten.

Lostenesta har vore sertifisert etter standardane ISO9001 og ISPO (International Standard for Maritime Pilot Organizations) sidan 2019. Ved å følge desse standardane kan vi dokumentere at vi følger internasjonale standardar for kvalitet og krav satt av eigen bransje.

Vi har inngått rammeavtale med Deloitte AS om kjøp av internrevisjonstenester. Avtalen sikrar oss tilgang til ekstern revisjonskompetanse innan ulike fagområde. I medhald av rundskriv R-117 Internrevisjon i statlige virksomheter skal det gjerast regelmessige vurderingar av om verksemda bør bruke internrevisjon. Ei ny vurdering vil bli gjort i 2027, da har vi hausta erfaring med bruk av ekstern kompetanse over ei periode på to år.

I 2024 utførte vi internrevisjonar innan verksemdstyring samt samfunnsikkerheit og beredskap. Sjå egne omtalar av desse prosjekta.

Vi har ein varslingskanal for kritikkverdige forhold som støttar krava i arbeidsmiljølova.

OPPFØLGING AV REVISJONAR FRÅ RIKSREVISJONEN

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 Bidra til å oppfylle Noregs klima- og miljømål.

Riksrevisjonen har utført ein forvaltningsrevisjon om sikkerheit i hamner, og vi ventar at rapporten skal være ferdig løpet av våren 2025.

Kystverket avvik delvis frå SRS 17 Anleggsmiddel når det gjeld balanseføring av infrastructureigedelar (farleier, navigasjonsinnretningar, moloar og hamneanlegg). Desse eigedelane er ikkje balanseført mellom anna fordi det tidlegare har vore innvilga unntak frå regelverket. Regelverksforvaltar DFØ innvilga i brev til NFD av 12.04.2023 unntak frå regelverket for rekneskapsåra 2022, 2023 og 2024. Riksrevisjonen si fråsegn om Kystverket sitt rekneskap for 2021 var med atterhald grunna dette avviket. Balanseføring av desse eigedelane er ressurskrevjande fordi eigedelane er spesialiserte og det er relativt få verksemdar nasjonalt og internasjonalt med liknande eigedelar. Det vart difor fremma ein ny søknad om unntak frå SRS 17 eller fristforlenging dersom varig unntak ikkje blir innvilga. DFØ er ikkje ferdig med saksbehandlinga av søknaden.

RISIKOVURDERINGAR

Den spente sikkerheitspolitiske situasjonen, kostnadsauke, trusselnivået i cyberdomenet, oppfylling av klima- og miljøkrav og det å rekruttere og halde på kompetanse, er risikoar som kan påvirke måloppnåinga vår.

Prioritering av drift og nødvendig vedlikehald i ei tid med stor prisvekst kan føre til redusert framdrift innan nyutvikling, forbedra funksjonalitet og implementering av nye system. For drift og vedlikehald av navigasjonsinnretningar vil dette over tid kunne føre til at operativ eining vert redusert til tilsyn og drift av eige utstyr og installasjonar.

Innan digital tenesteproduksjon ser vi konturane av at auka fokus på sikkerheit og stabile løysingar fører til mindre ressursar til innovasjon og utvikling og meir fokus på drift for å sikre stabile og sikre tenester.

Grunna den generelle prisveksten har store utbyggingsprosjekt større usikkerheit enn tidlegare og det kan forsinke framdrifta i enkeltprosjekt. Slike forseinkingar i enkeltprosjekt aukar risikoen for mindreforbruk på post 30 og fører til at det tek lengre tid enn planlagt å gjennomføre prosjekta i NTP-portefølja.

Det er framleis usikkerheit rundt konsekvensane av anskaffing av ny tilbringarteneste sjø når det gjeld marknad, tilbydarar og kostnader knytt til skjerpa klimakrav.

Søknaden om varig unntak frå SRS 17 Anleggsmiddel er framleis under saksbehandling i DFØ, og vårt arbeid knytt til balanseføring er sett på vent. Risikoen for at rekneskapen vår for 2025–2027 ikkje vert godkjent av Riksrevisjonen er til stades dersom gjeldande vedtak blir oppretthaldt utan ytterlegare fritak.

Prosjektet Stad skipstunnel har etter behandling i Stortinget fått fastsett ei eiga kostnadsramme. Gjennom 2024 har det vorte arbeidd med å førebu fasane for prekvalifisering og konkrete tilbod til prosjektet. Leverandørdialog har avdekt stor interesse for arbeidet og ei vidare realisering av prosjektet vil være avhengig av mottatte tilbod og finansiering av dei oppdaterte kostnadsestimata.



SIKKERHEIT OG BEREDSKAP

Det eksisterande trussel- og risikobiletet er utfordrande og omfattande. Risiko knytt til informasjonssikkerheit har auka proporsjonalt med den auka etterretningstrusselen. Vi arbeider målretta for å auke sikkerheitsbevisstheita generelt og spesielt innan digital sikkerheit.

I siste kvartal i 2024 har vi utført ein internrevisjon av vårt arbeid med sikkerheit og beredskap. Føremålet med revisjonen var å undersøke om vår verksemdsstyring innan sikkerheit og beredskap er i samsvar med beste praksis, krav i rettsreglar, føringar frå departement og interne styringsdokument og rutinar. Vidare om leiing, styring, utøving og oppfølging av sikkerheits- og beredskapsarbeidet er føremålstenleg og tilpassa organisasjonen sin eigenart, risiko og vesentlegheit, og om kystdirektøren sine krav og forventningar vert etterlevd i organisasjonen.

Endeleg rapport skal føreligge i februar 2025 og råda frå internrevisjonen vil inngå i arbeidet med å forbetre vårt arbeid med samfunnsikkerheit og beredskap.

Vi har førebudd ei mindre organisasjonsjustering som trådde i kraft frå 2025. Det inneber mellom anna at vi samlar personalressursar innan samfunnsikkerheit og beredskap i eit verksemdsområde.

STYRINGSSYSTEM FOR SIKKERHEIT

Styringsdokument for sikkerheit vart godkjent våren 2024. Vi har revidert underliggende dokument med vekt på samordning av omgrep, tydeleggjering av rolle og ansvar samt ny organisering. Det er fastsett krav til informasjonssikkerheit for tenesteutvikling og dataforvaltning. Det er òg utarbeidd nye instruksar for personellsikkerheit og fysisk sikkerheit.

INFORMASJONSSIKKERHEIT

Cybersikkerheit blir utfordra av stadig meir avanserte operasjonar, og risikobiletet i det digitale rom er meir usikkert enn nokon gong. Auka avhengigheit av digitale tenester, den raske utviklinga innan kunstig intelligens og den sikkerheitspolitiske forverra situasjonen, gjer trusselbiletet meir alvorleg enn tidlegare. Det blir jobba kontinuerleg med å styrke sikkerheita både med menneskelege, organisatoriske og tekniske tiltak.

Det er ikkje registrert alvorlege IT-hendingar i 2024.

Det er òg i 2024 gjennomført opplæring i informasjons-sikkerheit og sikkerheitskultur, både via nanolæring til alle tilsette, i introduksjonsprogram til nyttilsette og som tema i drifts- og fagsamlingar.

Det er gjennomført fleire phishing-øvingar for å måle sikkerheitskultur og bevisstheit. Resultata viser store variasjonar i organisasjonen og dette blir følgt opp i dei respektive einingane med tilpassa tiltak.

Vi registrerer ei positiv auke i rapporterte hendingar og observasjonar innan sikkerheitsområdet, noko vi oppfattar som ei modning i forbetringsarbeidet i organisasjonen. Desse gir eit godt grunnlag for kontinuerleg forbetring av rutinar, kompetanse og tekniske tiltak på fleire område både i informasjonsbehandling og fysisk sikkerheit.

PERSONELLSIKKERHEIT

Personellsikkerheita har fått auka merksemd, og vi jobbar systematisk og heilskapleg rundt temaet. Det er mellom anna etablert kontaktpunkt internt i organisasjonen for å fange opp relevante uregelmessigheiter. Ei bekymring er innsidetruuselen, spesielt med tanke på vår geografiske spreiding. Det er utfordrande å nå ut til heile organisasjonen for å skape medvit rundt mistenkjeleg åtferd, og det

er behov for kartlegging av risikostillingar. I 2024 har talet på klareringar auka, noko som reflekterer det sikkerheitspolitiske biletet og vår rolle i totalforsvaret.

FYSISK SIKKERHEIT

Vi jobbar kontinuerleg med å styrkje sikkerheitskulturen i forhold til den fysiske sikkerheita. Dette inkluderer opplæring og bevisstgjeringsprogram av tilsette for å fremje ein kultur der sikkerheit er ein naturleg del av kvardagen.

INTERN BEREDSKAP

Vi har gjennomført fleire øvingar internt, i ramma av totalforsvaret og med samarbeidspartnarar. Beredskapsplanverket har vore gjenstand for årleg revisjon.

Som operativ etat har Kystverket behov for eit verktøy med funksjonalitet som tek omsyn til breidda i verksemda og støttar samfunnsoppdraget under hendingar og kriser. I lys av gjeldande sikkerheitssituasjon og trusselvurderingar, har kontroll på eigne data auka i aktualitet. Vi har teke i bruk BarentsWatch som verktøy til støtte under hendingar. Det er nærliggande å tru at dette verktøyet også kan vere aktuelt for fleire statlege verksemdar. Dette kan gje ein effektiviseringsgevinst for etatar som deltek og vil styrkje evna til samvirke og kontroll med data, samt redusere menneskelege sårbarheiter og kontroll på verdikjeda.

Det skjerpa risikobiletet underbyggjer behovet for vidare satsing på graderte plattformtenester i 2025. Dette er nødvendig for å forenkla informasjonsflyten og samhandling av informasjon som skal beskyttast i høve til sikkerheitslova, samt tilfredsstille dei krava som blant anna blir stilte til sektorvis responsmiljø (SRM) og etaten sin rolle i totalforsvaret.

Vi heldt i 2024 fram med implementeringa av naudnett i enkelte einingar i organisasjonen. Vi er involvert i aktuelle prosjekt innan kommunikasjonsutstyr.



Foto: Olav Helge Matvik/Kystverket

SAMFUNNSSIKKERHEIT

Arbeidet med samfunnssikkerheit er integrert i verksemda vår og er kopla til dei overordna måla våre gjennom Kystverket sin strategi for samfunnssikkerheit. I tillegg tek vi omsyn til føringane i NFD sin hovedinstruks for styring av Kystverket og tildelingsbrevet.

Arbeidet med samfunnssikkerheit er prega av den endra sikkerheitspolitiske situasjonen. Vi har tett og god dialog med andre totalforsvarsaktørar, herunder DSB og Forsvaret sitt arbeid med revitalisering av totalforsvaret. Ein viktig del av bidraget vårt er deling av kunnskap og data vi har om våre ansvarsområde i maritim sektor og tenestene knytt til dette med departement og etatar som treng det til sitt arbeid. Vi opplever stor merksemd frå media og engasjerte enkeltpersonar om aktivitet langs kysten som kan knyttast til Russland. Særleg gjeld dette informasjon om tankfartøy og andre fartøy som kan knyttast til den såkalla skuggeflåten. I vårt arbeid med planmedverknad og NTP er samfunnssikkerheit innarbeidd som eit sentralt omsyn.

Vi har svara ut fleire bestillingar frå NFD med relevans for samfunnssikkerheit det siste året. Vi vil særleg trekke fram revisjon av underfunksjonar til GNF Transport, utgreiing av varslingskanal for sikkerheitstruande hendingar i maritim sektor og verdikartlegging av hamner, som er eit pågåande arbeid. Arbeidet skjer i tett dialog med NFD.

Hamneberedskapsforskrifta og krigsnavigasjonsforskrifta vart fastsette i statsråd i 2024. Begge gir plikter til Kystverket, og operasjonaliseringa av desse blir ei viktig oppgåve i 2025.

Vi har etablerte SRM for digitale hendingar i maritim sektor på oppdrag frå NFD. Dette vart operativt frå 1. januar 2024, og opererer no innanfor den ramma som dagens verktøy tillet. Risikobildet innan cybersikkerheit er utfordrande med auka digitalisering og avhengigheit av digitale tenester i kombinasjon med eit alvorleg trusselbilde. Vi arbeider med tiltak for å redusere risiko knytt til ny teknologi og auka grad av digitale tenester. Dette inneber mellom anna å styrke vår evne til avdekke og handtere hendingar og å betre styring og kontroll på verdikjedene.

Vi har revidert og utarbeidd ROS-analysar innan fleire sentrale område for samfunnssikkerheita. Dei ulike einingane i organisasjonen har fokus på å bli meir robuste for å vere betre rusta til å tole ekstraordinære påkjenningar.

Klimatilpassing er eit anna prioritert område i arbeidet med samfunnssikkerheit. Ved planlegging og oppsetting av navigasjonsinstallasjonar og i planmedverknadsarbeidet tar vi alltid omsyn til mellom anna ekstremvêr og auka framtidig havnivå. For navigasjonsinnretningane arbeider vi med å etablere ei klassifisering av klimatilpassing for dei einskilte innretningane som skal registrerast i fagsystema våre. Vi tek også del i direktoratsgruppa for klimatilpassing. Vi brukar også ressursane våre til å rydde opp gjenstandar som endar opp i farleier i samband med naturhendingar, og vi hjelper hamner og kommunar ved brann i skip, lyngbrann og andre akutte hendingar.

FELLESFØRINGAR FRÅ REGJERINGA

REDUSERE KONSULENTBRUKEN

Kjøp av konsulenttenester har samla sett auka med sju prosent samanlikna med 2023. Dette skuldast i hovudsak auka kjøp av konsulenttenester til utvikling av programvare, IT-løysingar og konsulentkjøp til utvikling av immaterielle eigendelar. Konsulentkjøp i kontogruppene 670-673 har likevel gått ned med seks prosent.

Det er brukt 0,18 millionar kroner til kjøp av konsulenttenester frå kommunikasjonsbransjen, som i hovudsak er knytt til video- og droneoppdrag. Om lag halvparten av utgiftene som er ført på konto for desse konsulentteneste er knytt til utvikling av vår heimeside. Vi kjøper ikkje tenester frå PR-byrå.

Konsulenttenester til utvikling av programvare, IT-løysingar samt utvikling av immaterielle eigendelar er dei største kostnadspostane innan segmentet for konsulentkjøp. Vi har over tid styrka vår interne kapasitet på området, mellom anna ved nyttilsettingar og kompetanseheving hos eigne tilsette. Det er likevel framleis behov for kjøp av konsulenttenester på utviklingsområdet, mellom anna som følge av auka krav til IT- og informasjonssikkerheit, og at tilgangen på spisskompetanse er vanskeleg tilgjengeleg i marknaden. Vi ser også at rekrutteringsprosessar er krevjande og tek tid, og at behovet for konsulentkjøp som bidreg med kapasitet og spesialkompetanse framleis vil være gjeldande sjølv om vi bygger kapasitet og kompetanse internt.

Vi har styrka intern kapasitet innan samfunnsøkonomisk analyse, og fleire oppdrag der vi tidlegare brukte konsulent blir no utført internt.

Det er i hovudsak tre dominerande grunnar til at vi brukar konsulenttenester: mangel på intern kapasitet eller mangel på intern kompetanse. I enkelte tilfelle er det også hensiktsmessig å bruke konsulentar for å få ei tredjepartsvurdering. Det er derfor ikkje alltid mogleg eller hensiktsmessig å erstatte konsulentbruken med intern kapasitet.

Kjøp av konsulenttenester frå andre statlege leverandørar var på om lag fire millionar kroner i 2024 mot 10,4 millionar kroner i 2023, sjå note 5 i kapittel 6. Vi har valt å inngå ein samarbeidsavtale med Statens vegvesen knytt til prosjektet Stad skipstunnel. Dette vil føre til at kjøp av konsulenttenester frå andre statlege leverandørar aukar i åra som kjem.

Kostnader til kjøp av konsulenttenester utgjer fire prosent av dei samla kostnadane i kontogruppe 67 Kjøp av konsulenttenester og andre framande tenester. Kontogruppa 67 er på om lag 992 millionar kroner i 2024. Vi ser på moglegheiter for å redusere enkelte kostnader i denne gruppa ved å erstatte kjøp av tenester med intern kapasitet. Å sikre tilstrekkeleg kapasitet og kompetanse krev ein langsiktig plan innan dei fagområda som er aktuelle. Dei største kostnadspostane i kontogruppe 67 kan likevel ikkje erstattast med

Tabell 22: Kostnader til konsulenttenester fordelt på artskodar (tal etter periodiseringsprinsippet)

Det er gjort enkelte mindre endringar i tabellen for å få betre samsvar med rapporteringskrav i pkt. 3.2 i rundskriv D-2/24 Fellesføringar i tildelingsbrev 2024.

	2022	2023	2024
670 Konsulenttenester innan økonomi og revisjon	12 954 349	6 574 825	12 482 455
Av dette konsulenttenester innan økonomi og revisjon	115 681	20 512	464 749
Av dette konsulenttenester innan juss – juridisk bistand	12 838 668	6 554 313	12 017 707
671 Konsulenttenester til utvikling av programvare, IT-løysingar m.m.	13 923 552	9 125 135	14 003 280
672 Konsulenttenester til organisasjonsutvikling, kommunikasjonsrådgiving mv.	2 367 727	1 250 068	409 361
Av dette konsulenttenester til organisasjonsutvikling m.m.	1 621 153	889 357	224 493
Av dette konsulenttenester til rekruttering mv.	41 525	8 675	0
Av dette konsulenttenester til kommunikasjonsrådgiving, design m.m.	705 049	352 036	184 868
673 Andre konsulenttenester	19 268 444	26 134 691	13 458 283
107 Utvikling av immaterielle eigendelar ¹⁾	69 297 630	66 112 629	76 336 202
SUM	117 811 702	109 197 348	116 689 582

1) Del av kostnader ført på konto som gjeld konsulentkjøp

intern kapasitet.

SYSTEMATISK OG HEILSKAPLEG ARBEID MED Å REDUSERE KLIMAGASSUTSLEPP OG NATURFOTAVTRYKK

Sjå omtale i kapittel 3 Bidra til å oppfylle Noregs klima- og miljømål.

POSITIV UTVIKLING I TALET PÅ TILSETTINGAR AV PERSONAR MED FUNKSJONS- NEDSETTING OG/ELLER FRÅVÆR FRÅ ARBEID, UTDANNING ELLER OPPLÆRING

I stillingsutlysingane våre inkluderer vi ein informasjonstekst om mangfaldsrekruttering, og vi oppfordrar alle kvalifiserte søkjarar til å søke. Vi har rutinar for at minst ein kvalifisert søkjar som har kryssa av for funksjonsnedsetting eller høl i CV-en, skal kallast inn til intervju i tråd med lovkravet.

I 2024 tilsette vi 82 personar, men ingen av desse hadde opplyst om funksjonsnedsetting eller fråvær frå arbeid, utdanning eller opplæring i søknaden sin. I 2020 og 2021 var tre prosent innanfor målgruppa. Ein stor del av våre stillingar krev sikkerheitsklarering og/eller helseattest, og dette kan være ein årsak til at vi ikkje har lukkast i å rekruttere frå denne målgruppa i 2024. Leiarane, som har ansvar for rekrutteringa, spelar ei viktig rolle i dette



arbeidet, og vi vil derfor ha auka fokus på mangfaldsrekruttering i leiarutdanninga framover.

PERSONALPOLITIKK OG LIKESTILLING

HELSE, MILJØ OG SIKKERHEIT (HMS)

HMS har vore eit satsingsområde innan internkontrollen i 2024 og ei rekkje tiltak er gjennomført med fokus på å førebyggje skadar, redusere risiko, fremje helsefaktorar og forbetre arbeidsmiljøet. HMS-systemet er dokumentert gjennom vårt kvalitets- og styringssystem, og det er starta opp eit arbeid for å integrere arbeidet med HMS betre i verksemdstyringa.

Det er gjennomført fleire HMS-relaterte opplæringsaktivitetar for å auke kompetansen, både hos tilsette, vernetenesta og leiarar.

Verneorganisasjonen vår består av eit hovudverneombod og 47 verneombod.

Det blir meldt flest HMS-avvik av tilsette i den operative delen av lostenesta, og

desse gjeld hovudsakleg mindre avvik frå arbeidstida som følge av vilkår fastsett i særavtale, samt hendingar på gangveg og losleider. Vi erfarer at det er ei auke i talet på forbetringstiltak og avvik, noko som indikerer at vi har ein god kultur for å melde i frå.

Sjukefråværet i 2024 var 4,65 prosent. Dette er tilnærma likt som for året før og ein nedgang frå 2022. Sjukefråværet ligg under det som er rapportert for Noreg totalt (7,19 prosent i tredje kvartal jamfør tal frå SSB).

Medarbeidarundersøkinga i Staten (MUST) vart gjennomført hausten 2024. Resultata viser mellom anna ei positiv utvikling på måleindikatorar som omhandlar leing og samhandling samanlikna med tilsvarande undersøking for to år sidan.

Vi har vedteke eit arbeidsplasskonsept som skal innførast ved alle kontorlokasjonar. Målet er å redusere omfang av kontorareal i tråd med statelege krav og redusere miljøavtrykket. Det skal gje oss fleksible

lokale som er attraktive, framtidsretta og innby til god samhandling. Dette prinsippet vart lagt til grunn ved rehabilitering av kontorlokalet vårt i Arendal i 2024.

MANGFALD OG LIKESTILLING

Kystverket som arbeidsgivar 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.

Vi har ei handlingsplan for likestilling og mangfald i tråd med føresegnene i likestillings- og diskrimineringslova. Denne inneheld tiltak innan rekruttering, kompetanseutvikling, arbeidsmiljø og kommunikasjon.

Når vi rekrutterer har vi i fleire år kalla inn minimum éin søkar med innvandrarbakgrunn til intervju, under føresetnad av at søkar er kvalifisert for stillinga.

Per 31.12.2024 hadde vi 975 tilsette. Av dette er 19 prosent kvinner og 81 prosent menn, det er om lag dei same prosentane som tidlegare år.

UTVIKLING I TALET PÅ TILSETTE

Bemanningssituasjonen det siste året har vore stabil. Talet på tilsette har auka med 9 (frå 966 til 975). Det er ein auke på 0,9 prosent. Dei områda som hatt vekst er den operative delen av lostenesta, arbeidet innan hav- og kystforvaltning, BarentsWatch og digitalisering og innovasjon.

Fordelt på stillingsgrupper har gruppa kontortilsette auka med 11,6 faste årsverk. Blant dei operative tilsette aukar stillingsgruppa statslosar med 13 faste årsverk og trafikkleiarar med 4. For tilsette på fartøy er det ein reduksjon i faste årsverk – offiserar og fagarbeidarar er redusert med 8 og 9,7 faste årsverk. Dette skuldast at vi har gått frå 6 til 5 multifartøy.

Tabell 23: Tilstandsrapport – likestilling

		KJØNSBALANSE ¹⁾			LØN ²⁾	DELTID %		MIDL. TILSETTE %		FORELDREPERM. %		SJUKEFRÅVER %	
	År	M (%)	K (%)	Tilsette i alt	Kvinner løn av menn (%)	M	K	M	K	M	K	M	K
I alt i verksemda	2024	81	19	975	77,13	0,31	1,23	3,40	1,75	0,87	1,05	3,52	1,13
	2023	81	19	966	78,06	0,93	0,41	4,82	2,03	0,62	0,56	3,72	1,15
Leiting ³⁾	2024	67	33	9	79,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,15	0,00
	2023	67	33	9	79,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,25	0,10
Mellomleiting ³⁾	2024	84	16	32	86,56	0,00	0,00	0,00	0,00	2,71	0,00	2,27	0,35
	2023	81	19	32	87,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,87	5,46	0,30
Rådgivarar ⁴⁾	2024	52	48	227	92,27	0,44	0,88	0,00	0,44	0,62	4,15	1,38	2,58
	2023	55	45	218	93,03	0,92	0,92	0,89	1,79	0,18	1,80	1,83	2,86
Administrative stillingar ⁴⁾	2024	10	90	29	124,09	0,00	20,69	8,57	8,57	0,00	0,00	0,45	5,11
	2023	10	90	31	121,51	0,00	12,90	10,81	5,41	0,00	0,00	0,74	6,89
Ingeniørar ⁵⁾	2024	86	14	120	95,01	0,00	0,00	0,00	0,00	1,94	0,98	2,34	0,77
	2023	85	15	116	96,15	0,00	0,00	0,00	0,00	1,27	0,36	2,34	0,27
Statslosar	2024	98	2	293	73,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,43	0,00	4,54	0,04
	2023	99	1	284	86,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,49	0,32	4,29	0,38
Losformidlarar ⁶⁾	2024	75	25	32	97,65	0,00	0,00	14,63	7,32	0,87	0,00	4,93	1,91
	2023	79	21	33	93,46	0,00	0,00	12,20	7,32	2,20	0,00	3,89	0,55
Trafikkleiarar	2024	93	7	70	101,35	0,00	0,00	1,41	0,00	2,85	0,00	3,90	0,49
	2023	92	8	66	103,17	0,00	0,00	5,71	0,00	1,75	0,00	3,42	0,16
Skipførarar	2024	100	0	11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,58	0,00
	2023	100	0	14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,47	0,00	7,29	0,00
Dekksoffiserar	2024	95	5	19	110,09	0,00	0,00	13,64	0,00	0,00	0,00	4,11	0,00
	2023	95	5	21	105,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,10	0,00
Maskinistar	2024	94	6	18	78,12	0,00	0,00	21,74	0,00	2,21	0,00	7,71	0,00
	2023	100	0	21	0,00	0,00	0,00	16,00	0,00	0,00	0,00	5,08	0,00
Fagarbeidar fartøy ⁷⁾	2024	90	10	40	103,5	0,00	0,00	24,14	6,90	0,09	0,00	8,64	1,77
	2023	90	10	49	103,34	0,00	0,00	30,00	0,00	1,38	0,00	0,35	0,00
Fagarbeidar vedlikehaldslag ⁸⁾	2024	100	0	44	0,00	0,00	0,00	4,26	2,13	0,00	0,00	4,33	0,00
	2023	100	0	45	0,00	2,22	0,00	16,07	3,57	0,00	0,00	7,17	1,43
Andre operative stillingar ⁹⁾	2024	0	100	5	100,00	0,00	0,80	8,33	50,00	0,00	0,00	0,00	16,71
	2023	0	100	5	100,00	0,00	60,00	6,25	62,50	0,00	0,00	0,00	7,87
Teknikker stillingar ¹⁰⁾	2024	100	0	4	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,76	0,00
	2023	100	0	4	0,00	25,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,55	0,00
Statslosaspirantar	2024	95	5	22	99,53	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	2023	94	6	18	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,14	0,00

1) 9114 Kystdirektør, 1061 Assisterande kystdirektør, 1060 Avdelingsdirektør

2) 1211 Seksjonssjef, 1407 Avdelingsleiar, 1113 Prosjektleiar NB! Statistikken tel kun dei som er tilsett i mellomleiarstillingar. Tilsette med leiarittel i sin stillingskode, men som ikkje er tilsett i leiarstilling, er lagt inn i gruppene for ingeniørar og rådgivarar.

3) 1220 Spesialrådgiver, 1364 Seniorrådgiver, 1407 Avdelingsleder

4) 1065 Konsulent, 1408 Førstekonsulent, 1363 Seniorrådgiver

5) 1083 Ingeniør, 1085 Avdelingsingeniør, 1087 Overingeniør, 1088 Sjeefingeniør, 1113 Prosjektleiar, 1181 Senioringeniør.

6) 0110 Losformidlar, 1119 Formann/Bas

7) 1203 Fagarbeidar med fagbrev

8) 1203 Fagarbeidar med fagbrev

9) 1117 Fagarbeidar, 1129, Reinholdsbetjent, 1130 Reinholdar

10) 1136 Driftsteknikar

11) Kjønsbalansen viser alle fast tilsette per 31.12.2024

12) Utrekning av løn: Alle vederlag er med, det vil seie faste, variable og skattepliktige ytingar i samsvar med aktivitets- og utgreiingsplikta. Fast tilsette, mellomleiar 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 2024.



Foto: Anders Rægeen/Kystverket

Kapittel 5

FRAMTIDSUTSIKTER

Ei usikker framtid med store sektorovergripande utfordringar.

Som i dei føregåande åra er både samtida og framtida prega av store samfunnsovergripande utfordringar og mykje usikkerheit på fleire frontar. Klimaendringane har byrja å gjere seg gjeldande, og verda ser nye temperaturrekordar kvart år. Auka havnivå, fleire ekstreme verendingar og endra straum- og bølgeomønster har alle potensial til å påverke vår evne til å legge til rette for trygg, effektiv og miljøvenleg sjøtransport. Samstundes er verda prega av geopolitiske spenningar, der særleg krigen i Ukraina pregar sikkerheitsbiletet i Europa og

i Noreg. Fjorårets valresultat i USA introduserer også uføreseielege element i internasjonal politikk som kan påverke næringslivet og sjøtransporten i Noreg. Mogleg handelskrig, endra dynamikk i NATO, og USAs uttrekking frå viktige internasjonale avtalar som Paris-avtalen er døme på hendingar som kan påverke både innhaldet i samfunnsoppdraget og vår evne til å lukkast med oppdraget. Endringar i tollsatsar, handelsruter og sanksjonar kan både direkte og indirekte påverke skipstrafikken og risikobildet i våre områder.

Parallelt med klimakrisa, ser merksemda om naturkrisa også ut til å auke i samfunnet. Krav til vern av natur ved utbygging av infrastruktur kan påverke vårt handlingsrom og kostnadsbilete. Frå naturkrisa kan ein også sjå ein samanheng med energitilgangen i Noreg. Tilgang på rein energi er ein føresetnad for at sjøtransporten skal kunne bidra i den grøne omstillinga. Moglege nye satsingar i havrommet, slik som for eksempel flytande havvind eller mineralutvinning, kan gi auka kamp om havareala og slik gi nye utfordringar vi må møte for å ivareta sikkerheit

og effektiv transport i havområda våre. I året som har gått har ein også sett at den teknologiske utviklinga av kunstig intelligens har skote fart, først og fremst med tilgjengeleggjeringa av store språkmodellar som ennå har eit utforska potensial i statsforvaltninga.

Fleire av desse utviklingstrekk har potensial for å vere kostnadsdrivande for oss. Dei siste åra har til dømes prisutviklinga på stål, betong og drivstoff ført til meir usikkerheit og høgare kostnadsnivå i fleire av våre prosjekt. Krav til lavkarbonmaterial og miljøomsyn bidreg også til eit auka kostnadsnivå. Sjølv om prisveksten har roa seg i løpet av 2024, er det viktig å understreke at slike svingingar i marknaden og generell kostnadsauke fort kan påverke evna til å gjennomføre oppdraget vårt. Det grøne skiftet kan også kome til å påverke arbeidet med miljøberedskap. Vi treng meir kunnskap om til dømes nye lavsvoeloljer og nye energibærarar for å kunne tilpasse miljøberedskapen til framtidens skipstrafikk. Klimaendringar kan også i seg sjølv påverke miljøfølsamheita langs kysten, særleg med tanke på sjøfugl.

På kort- og mellomlang sikt er det også grunn til å sjå på korleis sikkerheitspolitikken og satsinga på Forsvaret kan påverke oss. Det er til dømes varsla ei auke av om lag 1200 maritimt personell i Forsvaret dei neste åra. Dette vil bidra til enda tøffare konkurranse om kompetent personell, der Kystverket allereie no opplever stor konkurranse frå det private næringslivet. På lengre sikt er det også venta at eldrebølgja generelt vil gjere det vanskelegare å få tak i kompetent arbeidskraft. Ei anna side ved sikkerheitssituasjonen som kan påverke Kystverket gjeld eit mogleg auka behov for maritim overvaking. Vidare tiltak må vurderast ut frå samfunnsoppdraget og korleis samfunnet får dekt sine endra behov for kontroll med sjøareala.

Vi skal utvikle kysten til verdas sikraste og reinaste innanfor rammene av dei transportpolitiske måla og i ei usikker framtid. Vår rolle som forvaltar av kystområda vert i stor grad påverka av situasjonen rundt oss, både nasjonalt og globalt. Utviklingstrekk skissert i dei førre avsnitta er ikkje enkeltstående utfordringar, men inngår i komplekse samanhengar med sterke bindingar.

Usikkerheita rundt framtida gjer det viktig for Kystverket å vere godt oppdatert om verda rundt oss og i stand til å omsette denne kunnskapen til gode vurderingar av kva verdssituasjonen betyr for oss.

Samla sett meiner vi det er tre overordna område det er viktig å satse på dersom vi skal lukkast med samfunnsoppdraget både på kort og lengre sikt. For det første vil samarbeid og samordning bli stadig viktigare, i og med at utfordringane som står framfor oss i stor grad er sektor- og samfunnsomgreipande. Det gjer at koplingane mellom Kystverket og resten av samfunnet vert sterkare. Det kan krevje større grad av koordinering og kunnskapsdeling mellom Kystverket, andre offentlege verksemdar og privat næringsliv.

For det andre vil evna til å gjere gode prioriteringar vere viktig i ei tid der verda er prega av økonomisk usikkerheit og framskrivingane for Noregs statsfinansar peikar på eit redusert handlingsrom. For å gjere dei rette prioriteringane treng vi å kontinuerleg utvikle kunnskapen om våre eigne verkemiddel. Vi må ha god kunnskap om effektar av verkemidla våre, slik at vi kan velje dei kombinasjonane av tiltak som samla sett bidreg til å nå måla våre. Utnytting av ny teknologi kan vere eit viktig verkemiddel for å lukkast med det.

For det tredje gjeld ressursutfordringa og tilgangen på arbeidskraft, og kampen om å rekruttere og behalde dyktige medarbeidarar vil auke. På lang sikt veit vi at delen av befolkninga i arbeidsfør alder kjem til å gå ned. Det vil i seg sjølv gjere det utfordrande å få tak i den rette kompetansen, og på kort sikt blir desse utfordringane forsterka av ein pressa konkurransesituasjon i maritim sektor.

Saman med resten av samfunnet går Kystverket inn i ei usikker tid, med fleire utfordringar som kan påverke oppgåvene våre og evna til å løyse dei. Samstundes vel vi å peike på at med god samordning med andre offentlege og private aktørar, eit godt kunnskapsgrunnlag, og med bevisstheit om å behalde og rekruttere relevant kompetanse, vil vi vere godt budde på å navigere oss gjennom ei tid i røffare farvatn.



Kapittel 6

ÅRSREKNESKAP

LEIAREN SINE KOMMENTARAR TIL ÅRSREKNESKAPEN

FØREMÅL

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

Kystverket jobbar for effektiv og sikker sjøtransport ved å ta i vare behovet transportnæringa har for framkomelege og effektive hamner. Oppgåvene er å drive førebyggjande sjøsikkerheitsarbeid, redusere skadeeffektane ved akutt forureining og medverke til ei berekraftig utvikling av kystsona. Etaten skal også 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, eigedelar og gjeld.

VURDERING AV VESENTLEGE TILHØVE ETTER KONTANTPRINSIPPET

Samla bokførte utgifter på Kystverket sitt utgiftskapittel 916 i 2024 er 3,3 milliardar kroner. Det er i tillegg bokført 3,5 millionar kroner på Utanriksdepartementet sitt utgiftskapittel 0118 (1,5 millionar kroner på post 21 og 2 millionar kroner på post 70), og 389 millionar kroner på kapittel 1633 Nettoføringsordninga for mva.

Avsettingar i Svalbardrekneskapen på utgiftskapittel 8450 er 4,3 millionar kroner.

Den samla mindreutgifta på kapittel 916 er ein milliard kroner etter at det er tatt omsyn til meirinntektsfullmakta på kapittel 3916.

Mindreutgifta på driftsutgifter post 01 er på 25,2 millionar kroner. Etter bruken av meirinntektsfullmakta (7,9 millionar kroner) og omdisponering frå post 45 (28,5 millionar kroner) er den korrigerde mindreutgifta på posten 61,6 millionar

kroner. Mindreutgifta på post 21 er på 21,1 millionar kroner. Post 21 er hendingsbasert og løyvinga er ei generell løyving til mindre aksjonar mot akutt forureining eller for å redusere risiko for akutt forureining. Mindreutgifta på post 22 er på 0,4 millionar kroner før omdisponeringen frå post 46 og 3,7 millionar kroner etter omdisponeringen.

Mindreutgifta på post 30 på om lag 616 millionar kroner skuldast mellom anna forseinkingar i oppstart og gjennomføring av fleire av farleisiltak, mellom anna tiltaket i Vestergapet og Ullerøysundet, prosjekt Bognes-Tjeldsund-Harstad med innseglingar, Bergen-Sognesjøen og Innsegling Borg. Prosjektet Stad skipstunnel har ei mindreutgift på 131 millionar kroner, mens mindreutgifta knytt til planlegging av testsenter på Fiskebøl er på om lag 45,7 millionar kroner.

Mindreutgifta innan store utstyrsanskaffingar og vedlikehald (post 45 og 46) er på 82,2 millionar kroner etter omdisponering til post 01 som er gjennomført i tråd med løyvingsreglementet. Mindreutgifta gjeld i hovudsak investeringar i ny batteripakke til eit av våre fartøy, investeringar i utstyr innanfor beredskap mot akutt forureining samt utviding av dekningsområdet til sjøtrafikksentralteneste på Vestlandet.

Resten av mindreutgifta på kapittelet på 248,8 millionar kroner gjeld tilskotsordningar og skuldast utbetalingstakta til ordningane. Dette gjeld særleg post 71 der prosjekta som får tilsegn er både eitt- og toårige slik at utbetalingane ikkje følger kalenderåret.

Rapporterte mellomvære med statskassa utgjør - 120 millioner per 31.12.2024. Storleiken på mellomværet skuldast i hovudsak skuldig skattetrekk, avsett pensjonspremie til SPK og anna kortsiktig gjeld. Note 7A og 7B viser kva for eigedelar og gjeld som er del av mellomværet med statskassa.

Det er utbetalt 137,1 millionar kroner til investeringar i immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel i 2024. Dei mest vesentlege investeringane gjeld ny arbeidsbåt til vedlikehaldslag, NorSat-4, utvikling av SafeSeaNet Norway, Njord og OSS, nytt nautisk fagsystem, ny mobil sensorløysing og overvakingssystem VTS, samt utvikling av digitale tenester og system i BarentsWatch og i staben for digitalisering og innovasjon.

Forvaltning og utbetaling av tilskot skjer i samsvar med eige regelverk sett av departementet. I 2024 betalte Kystverket ut totalt 89,4 millionar kroner i tilskot på post 60 og 71 til 25 ulike mottakarar.

VURDERING AV VESENTLEGE TILHØVE ETTER PERIODISERINGSPRINSIPPET

Rekneskapen for 2024 viser ein auke i inntekter frå gebyr (losavgift, sikkerheitsavgift og årsavgift) på 43,8 millionar kroner frå 2023. Høgare gebyrinntekter skuldast høgare inntekter frå enkelte fartøykategoriar og høgare avgiftssatsar i 2024.

Tilskotsforvaltning er presentert etter periodiseringsprinsippet og netto forplikting per utgangen av året er 250,9 millionar kroner, jamfør note 9.

Lønskostnadane er auka med 18,9 millionar kroner frå fjoråret. Auken skuldast i hovudsak fast løn, inkludert tilhøyrande feriepengar, avtalefesta tillegg i særavtalar og overtid. Pensjonskostnadane er 32,1 millionar kroner lågare enn fjoråret.

Andre driftskostnader er 114,5 millionar høgare enn fjoråret, og utgjør totalt 1,9 milliardar kroner.

Kostnader til leige av tilbringartenesta er 18,3 millionar kroner høgare enn i 2023, og utgjør 338,5 millionar kroner. Leige av maskiner, inventar og liknande utgjør til saman 83 millionar kroner, som er ein auke på 20,9 millionar kroner frå fjoråret.

Kjøp av verktøy, inventar, utstyr og anna driftsmateriell som ikkje skal balanseførast utgjør totalt 138,5 millionar kroner, om lag på same nivå som i fjor.

Kjøp av konsulenttenester og andre framande tenester utgjør til saman 991,8 millionar kroner og har auka med 87,2 millionar kroner frå året før. Auken er hovudsakleg knyta til farledstiltak. Avtalen med Kystvakta om slepeberedskap utgjør 168,3 millionar kroner i 2024. Reisekostnader utgjør 104,7 millionar kroner, ei nedgang på 3,1 millionar kroner frå fjoråret.

Behaldninga av varer og driftsmateriell er gått ned med 6,7 millionar kroner frå 2023, medan uteståande hos kundar utgjør 120,8 millionar kroner, ein auke på 19,3 millionar kroner frå 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 2024.

Ålesund, 15. mars 2025

Einar Vik Arset
kystdirektør



REKNESKAPSPRINSIPP NYTTA I OPPSTILLINGA AV LØYVINGSRAPPORTERING OG ARTSKONTORAPPORTERING

OPPSTILLING AV LØYVINGSRAPPORTERING OG ARTSKONTORAPPORTERING

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 2024 og eventuelle tilleggskrav fastsett av overordna departement.

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

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

Oppstillingane av løyvingrapportering og artskontorapportering er utarbeidd etter dei same prinsippa, men gruppert etter ulike kontoplanar. Prinsippa samsvarar med krav i bestemmingane punkt 3.5 til korleis verksemdene skal rapportere til statsrekneskapen. Sumlinja Netto rapportert til løyvingrekneskapen er lik i begge oppstillingane.

Verksemda brukar staten si konsernkontoordning i Norges bank i samsvar med krav i bestemmingane punkt 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 løyvingrapporteringa omfattar ein øvre del med løyvingrapporteringa og ein nedre del som viser beholdningar verksemda står oppført med i kapitalrekneskapen. Løyvingrapporteringa viser rekneskapstal som verksemda har rapportert til statsrekneskapen og dei blir stilt opp etter dei kapitla og postar i løyvingrekneskapen 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 til ei anna verksemd/post (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 0916.

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.

ARTSKONTORAPPORTERINGA

Oppstillinga av artskontorapporteringa 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. Artskontorapporteringa viser rekneskapstal verksemda har rapportert til statsrekneskapen etter standard kontoplan for statlege verksemder. Verksemda har ein trekkrett på konsernkonto i Norges Bank. Tildelingane er ikkje rapportert som ei inntekt, og er derfor ikkje vist som inntekt i artskontorapporteringa.

OPPSTILLING AV LØYVINGSRAPPORTERING 31.12.2024

UTGIFTSKAPITTEL	KAPITTELNAMN	POST	POSTTEKST	NOTE	SAMLA TILDELING	REKNESKAP 2024	MEIRUTGIFT (-) OG MINDREUTGIFT
0916	Kystverket	01	Driftsutgifter	A, B	1 233 442 000	1 208 274 577	25 167 423
0916	Kystverket	21	Spesielle driftsutgifter	A, B	46 100 000	22 761 238	23 338 762
0916	Kystverket	22	Driftsutgifter brukarfinansierte tenester	A, B	1 154 584 000	1 154 147 262	436 738
0916	Kystverket	30	Nyanlegg og større vedlikehald	A, B	1 316 216 000	700 627 074	615 588 926
0916	Kystverket	45	Større utstyrsanskaffingar og vedlikehald	A, B	245 354 000	134 621 397	110 732 603
0916	Kystverket	46	Større utstyrsanskaffingar og brukarfinansierte tenester	A, B	21 329 000	4 387 873	16 941 128
0916	Kystverket	60	Tilskot til fiskerihamneanlegg	A, B	78 530 000	31 235 395	47 294 605
0916	Kystverket	71	Tilskot til effektive og miljøvenlege hamner	A, B	259 714 000	58 192 965	201 521 035
0118	Utenrikspolitiske satsingar	21	Spesielle driftsutgifter		0	1 494 842	-1 494 842
0118	Utenrikspolitiske satsingar	70	Nordområdene mv.		0	2 040 018	-2 040 018
1633	Nettoordning, statleg betalt meirverdiavgift	01	Nettoføringsordningen for mva		0	388 969 507	
Sum utgiftsført					4 355 269 000	3 706 752 147	

INNTEKTSKAPITTEL	KAPITTELNAMN	POST	POSTTEKST		SAMLA TILDELING	REKNESKAP 2024	MEIRINNTÉKT OG MINDREINNTÉKT (-)
3916	Kystverket	02	Andre inntekter		11 107 000	22 371 674	11 264 674
5574	Sektoravgift under Nærings- og fiskeridepartementet	77	Sektoravgifter Kystverket		1 128 271 000	1 124 185 718	-4 085 282
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse		0	6 190 539	
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeidsgivaravgift		0	132 392 265	
Sum inntektsført					1 139 378 000	1 285 140 195	
Netto rapportert til løyvingrekneskapen						2 421 611 952	
DEPOSITA OG AVSETTINGAR							
8450	Avsetninger i Svalbardregnskapet	04	Svalbard	C		4 254 664	
Sum rapportert direkte i kapitalregnskapet (gjennom S-rapport) til Svalbardregnskapet						4 254 664	
Sum netto rapportert til løyving- og kapitalrekneskapen						2 425 866 616	
KAPITALKONTOAR							
60076901	Norges Bank KK /innbetalinger					1 242 201 154	
60076902	Norges Bank KK/utbetalinger					-3 654 606 694	
710720	Endring i mellomvære med statskassa					-13 461 077	
Sum rapportert						0	
BEHALDNINGAR RAPPORTERT TIL KAPITALREKNESKAPEN (31.12)					2024	2023	ENDRING
626012	Aksjar i Framsenteret Drift AS				14 000	14 000	0
710720	Mellomvære med statskassa				-119 985 389	-106 524 312	-13 461 077

NOTE A

FORKLARING AV SAMLA
TILDELING UTGIFTER

KAPITTEL OG POST	OVERFØRT FRÅ I FJOR	TILDELINGAR I ÅR	SAMLA TILDELING
0916 01	0	1 233 442 000	1 233 442 000
0916 21	0	46 100 000	46 100 000
0916 22	0	1 154 584 000	1 154 584 000
0916 30	463 438 000	852 778 000	1 316 216 000
0916 45	44 075 000	201 279 000	245 354 000
0916 46	0	21 329 000	21 329 000
0916 60	1 038 000	77 492 000	78 530 000
0916 71	135 764 000	123 950 000	259 714 000

NOTE B

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

KAPITTEL OG POST	STIKKORD	MEIR- UTGIFT(-) / MINDRE- UTGIFT	UTGIFTS- FØRT AV ANDRE I SAMSVAR MED AVGITTE BELASTINGS- FULL- MAKTER(-)	MEIR- UTGIFT(-) / MINDRE- UTGIFT ETTER AVGITTE BELASTINGS- FULLMAKTER	OVERSKRIDINGAR FRÅ TIDLEGARE ÅR TIL INNDEKKING I ÅR*	MEIRUTGIFT (-)/ MINDREUTGIFT ETTER OVERSKRIDINGAR FRÅ TIDLEGARE ÅR TIL INNDEKKING I ÅR	MEIR- INNTEKTER /MINDRE- INNTEKTER(-) I SAMSVAR MED MEIR- INNTEKTS- FULLMAKT	OMDISPO- NERING FRÅ POST 01 TIL 45 ELLER TIL POST 01/21 FRÅ LØYVING NESTE ÅR	INN- SPARING (-)	SUM GRUNNLAG FOR OVERFØRING	KOMPEN- SASJON FOR LØNS- OPPGJERET 2024 **	MAKSIMALT BELØP SOM KAN OVERFØRAST***	BELØP SOM KAN OVERFØRAST BEREKNA AV VERKSEMDA****
0916 01	"kan nyttast under post 45"	25 167 423	0	25 167 423		25 167 423	7 962 000	28 500 000		61 629 423	12 429 000	73 480 000	61 629 000
0916 21	"kan overførast"	23 338 762	0	23 338 762	-2 204 000	21 134 762	0	0		21 134 762		80 826 000	21 135 000
0916 22	"kan overførast", "kan nyttast under post 46"	436 738	0	436 738		436 738	0	3 267 000		3 703 738		1 154 584 000	3 704 000
0916 30	"kan overførast"	615 588 926	0	615 588 926		615 588 926	3 302 674	0		618 891 600		1 578 784 000	618 892 000
0916 45	"kan overførast", "kan nyttast under post 01"	110 732 603	0	110 732 603		110 732 603		-28 500 000		82 232 603		362 729 000	82 233 000
0916 46	"kan overførast", "kan nyttast under post 22"	16 941 128	0	16 941 128		16 941 128		-3 267 000		13 674 128		21 329 000	13 674 000
0916 60	"kan overførast"	47 294 605	0	47 294 605		47 294 605	0	Ikke aktuell	Ikke aktuell	47 294 605		79 235 000	47 295 000
0916 71	"kan overførast"	201 521 035	0	201 521 035		201 521 035	0	Ikke aktuell	Ikke aktuell	201 521 035		213 438 000	201 521 000

* Kolonnen viser tidlegare års overskriddingar som skal dekkast inn i 2024. I 2024 var dette tilfelle på post 21.

** Kolonnen viser lønskompensasjon på den enkelte budsjettpost for lønsoppgjera 2024 slik foreslått i departementenes omgrupperingsproposisjoner og slik desse fremgår av vedlegg 4 i Prop. 36 S (2024–2025) Nysaldering av statsbudsjettet 2024. Sjå årleg rundskriv R-2/2025 for meir detaljert informasjon.

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

**** Mogleg overførbart beløp er "Sum grunnlag for overføring", men maksimalt "Maks. overførbart beløp", og minimum "Kompensasjon for lønsoppgjera 2024". Sjå årleg rundskriv R-2/2025 for meir detaljert informasjon om mogleg overførbart beløp.

FORKLARING TIL BRUK AV BUDSJETTFULLMAKTER

Mottatte belastningsfullmakter

Kystverket har mottatt fullmakt frå Utenriksdepartementet til å belaste kap. 118, post 21 med inntil kr 2 055 000 og post 70 med inntil kr 2 200 000. Ubenytta beløp per 31.12.24 er kr 720 140.

Stikkordet "kan overførast"

Kystverkets løyving på post 21, 22, 30, 45, 46, 60 og 71 er gitt stikkordet "kan overførast". Kystverket har ansvar for beredskap mot akutt forureining. Kystverket betaler og bokfører alle kostnader som kjem ifm. statlege aksjonar på kap. 0916 (brutto inkl. mva) I ettertid krever Kystverket refusjon frå eksterne partar brutto (kostnader inkl. mva).

Fullmakt til å overskride driftsløyvingar mot tilsvarande meirinntekter (meirinntektsfullmakt)

Kystverket har meirinntekter på kap. post 391602 og 557477 på totalt kr 7 179 391. Merinntekter på kap. post 391602 utgjir kr 11 264 674 og er nytta under kap. 0916 post 01 (7 962 000 kr) og kap. 0916 post 30 (3 302 674 kr). Mindreinntekt på kap. post 557477 utgjir kr 4 085 282.

Stikkordet "kan nyttast under"

Kystverket er i tildelingsbrevet delegert fullmakt iht. rundskriv R-110 til å disponere inntil fem prosent av løyvinga på kap. 0916, post 01 til post 45. I tråd med løyvingreglementet kan løyvinga

på post 01 omdisponerast til post 45 og motsatt veg med bakgrunn i stikkordet "kan nyttast under" som er gitt på postar. Det samme er tilfelle for poster 22 og 46. Det er omdisponert kr 28 500 000 frå post 45 til post 01 i 2024 i tråd med løyvingreglementet og stikkordet på posten. Det er omdisponert kr 3 267 000 frå post 46 til post 22 i tråd med løyvingreglementet og stikkordet på posten.

Romertalsvedtak

Kystverket kan gi tilsegn om tilskot ut over gitte løyvingar, men slik at samla ramme for nye tilsegner og gammalt ansvar ikkje overstig kr 77,2 mill på kap. 0916, post 60 og kr 145,7 mill på kap. 0916, post 71. Kystverket har fullmakt til å postere a konto innbetalingar knytt til oljevernaksjonar mv. mot mellomvære med statskassen. Når endeleg oppgjer er avklart, vert mellomvære gjort opp og inntektsførast på kap. 5309 Tilfeldige inntekter, post 29 Ymse. Kystverket har fullmakt til å pådra staten for framtidige budsjettår ut over gitt løyving for prosjekt som ikkje er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget med inntil kr 1 390 mill på kap. 0916, post 30. Kystverket er i Innst. 447 S (2023–2024) gitt fullmakt til å inngå forpliktingar for inntil 50 millionar kroner til nødvendig fornying av batteripakken på fartøyet OV Bøkfjord under kap. 0196 post 45.

Mogleg overførbart beløp

Mogleg overførbart beløp på kap. 0916 framgår av tabellen over og utgjir totalt kr 1 050 083 000.

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 2024
0018	Navigasjonsinnretninger	01	Driftsutgifter	3 568 661
0018	Navigasjonsinnretninger	30	Nyanlegg og større vedlikehold	686 003
Sum utgiftsført i Svalbardrekneskapen				4 254 664

NOTE C DEL II

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

DRIFTSUTGIFTER RAPPORTERT TIL SVALBARDREKNESKAPEN	2024	2023
Utbetalinger til løn	0	5 144 355
Andre utbetalinger til drift	4 254 664	404 667
Sum rapporterte driftsutgifter	4 254 664	5 549 022
Sum netto rapportert direkte i kapitalrekneskapen (gjennom S-rapport) til Svalbardrekneskapen etter art	4 254 664	5 549 022



OPPSTILLING AV ARTSKONTORAPPORTERINGA 31.12.2024

	31.12.2024	31.12.2023
DRIFTSINNTEKTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSREKNESKAPEN		
Innbetalinger frå gebyr	1 123 618 273	1 089 783 410
Innbetalinger frå tilskot og overføringar	2 715 889	2 156 620
Sals- og leigeinnbetalningar	14 555 654	13 891 805
Andre innbetalningar	5 081 277	1 157 088
Sum innbetalningar frå drift	1 145 971 093	1 106 988 924
DRIFTSUTGIFTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSREKNESKAPEN		
Utbetalningar til løn	1 180 221 254	1 183 835 424
Andre utbetalningar til drift *	1 906 919 757	1 832 997 119
Sum utbetalningar til drift	3 087 141 011	3 016 832 542
Netto rapporterte driftsutgifter	1 941 169 918	1 909 843 619
INVESTERINGS- OG FINANSINNTEKTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSREKNESKAPEN		
Innbetaling av finansinntekter	760 814	1 320 550
Sum investerings- og finansinntekter	760 814	1 320 550
INVESTERINGS- OG FINANSUTGIFTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSREKNESKAPEN		
Utbetaling til investeringar **	137 121 693	197 812 278
Utbetaling av finansutgifter	6 480 737	435 287
Sum investerings- og finansutgifter	143 602 431	198 247 565
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter	142 841 617	196 927 015

	31.12.2024	31.12.2023
INNKRJVJINGSVERKSEMD OG ANDRE OVERFØRINGAR TIL STATEN		
Innbetaling av skattar, avgifter, gebyr m.m.	4 534 326	142 496 544
Sum innkrevjingsvirksomheit og andre overføringar til staten	4 534 326	142 496 544
TILSKOTSFORVALTNING OG ANDRE OVERFØRINGAR FRÅ STATEN		
Utbetalningar av tilskot og stønader***	91 468 378	104 444 935
Sum tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten	91 468 378	104 444 935
INNTEKTER OG UTGIFTER RAPPORTERT PÅ FELLESKAPITTEL		
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)	1 656 213	1 596 831
Arbeidsgivaravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)	132 392 265	135 227 537
Nettoføringsordning for meirverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)	388 969 507	367 476 178
Netto rapporterte utgifter på felleskapittel	254 921 029	230 651 810
Netto rapportert til løyvsrekneskaper	2 425 866 616	2 299 370 835
OVERSIKT OVER MELLOMVÆRE MED STATSKASSA***		
7B		
Fordringar på tilsette	326 976	459 500
Anna langsiktig gjeld	0	3 105 283
Skuldig skattetrekk og andre trekk	-44 883 428	-46 839 763
Skuldige offentlege avgifter	-2 549 480	-9 894 406
Avsett pensjonspremie til Statens pensjonskasse****	-62 090 884	-27 973 785
Løn (negativ netto, for mykje utbetalt løn m.m.)	-81 391	116 931
Differansar på bank og uidentifiserte innbetalningar	-10 707 183	-25 498 072
Sum mellomvære med statskassa	-119 985 389	-106 524 312

* I beløpet for 2024 inngår renter på depositumskonto 1396 på kr 660,65.
** I beløpet for 2024 inngår investeringer på post 21 på kr 455 430.
*** Tilskotsforvaltning bokføres på artskonto 250 og 870-872.
**** Pensjonstrekket i dei tilsettes løn (2%) på konto 2630 inngår også på denne linjen.

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 trafikkseintalar) 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. DFØ anbefalar at Kystverket vidarefører dagens praksis med å bokføre gebyr/avgift som driftsinntekter fram til arbeidet er ferdigstilt.

INNTEKTER FRÅ LØYVINGAR OG FRÅ 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 verksemdar 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 verksemdar 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 verksemdar. Frå 1. januar 2022 betalar verksemda ein verksemdsspesifikk hendingsbasert arbeidsgivar sin andel som del av pensjonspremien. At premien er

verksemdsspesifikk, betyr at den blir utrekna ut frå forhold i den enkelte verksemd, og ikkje for grupper av verksemdar samla. At premien er hendingsbasert, betyr at den tar omsyn til dei faktiske hendingar i medlemsbestanden til verksemda, slik at premiereserven er oppdatert i forhold til medlemmane si opptening.

Medlem sin andel på to prosent av lønsgrunnlaget er uendra. Sjå note 2 for meir detaljert skildring av bokført pensjonspremie.

Leigeavtar

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

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, navigasjons-innretningar, moloar og hamneanlegg). Enkelte eigedelar som fell innanfor definisjonen av infrastruktur-eigedelar blir ikkje balanseført, mellom anna fordi det tidlegare er innvilga unntak frå regelverket.

DFØ har i 2023 innvilga ny søknad om unntak frå SRS 17 Anleggsmidler punkt 22, slik at investeringar i infrastruktur-eigedeler omfatta av punkt 21 og 23 ikkje skal balanseførast for rekneskapsåra 2022, 2023 og 2024. Nærings- og fiskeri-departementet (NFD) søkte i 2024 DFØ om varig unntak frå punkt 21 og 23 for Kystverket, eller eventuelt å få forlenga det midlertidige unntaket. DFØ er ikkje ferdig med saksbehandling av søknaden og har informert NFD om at Kystverket skal vente med eventuelt arbeid med balanseføring av infrastruktur-eigedeler inntil DFØ har svart på søknaden.

Kystverket fekk i 2021 i oppdrag å bygge Stad skipstunnel. Prosjektet har ei vedtatt kostnadsramme på 5 060 millionar kroner. Resultatet av dei pågåande avklaringar rundt tolking av SRS 17 vil gi svar på kva for kostnader knytt til skipstunnelen som skal balanseførast. 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 bruksendring, 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 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 Norges Bank som bankinnskott. 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 resultatrekneskapen 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 Norges Bank.

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

RESULTATREKNESKAP

	NOTE	31.12.2024	31.12.2023
DRIFTSINNTEKTER			
Inntekt frå løyvingar	1	2 221 614 871	2 135 653 902
Inntekt frå tilskot og overføringar	1	2 715 889	2 156 620
Inntekt frå gebyr	1	1 136 677 220	1 092 894 053
Sals- og leigeinntekter	1	14 870 797	15 659 102
Andre driftsinntekter	1	3 864 552	1 157 088
<i>Sum driftsinntekter</i>		3 379 743 329	3 247 520 765
DRIFTSKOSTNADAR			
Lønskostnadar	2	1 209 947 052	1 191 004 890
Avskrivningar på varige driftsmidlar og immaterielle eigedelar	3,4	225 748 305	233 853 171
Andre driftskostnadar	5	1 937 916 930	1 823 419 485
<i>Sum driftskostnadar</i>		3 373 612 287	3 248 277 546
DRIFTSRESULTAT		6 131 041	-756 780
FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADAR			
Finansinntekter	6	443 696	1 187 540
Finanskostnadar	6	6 574 737	430 759
<i>Sum finansinntekter og finanskostnadar</i>		-6 131 041	756 780
RESULTAT AV AKTIVITETAR I PERIODEN		0	0
INNKREVJINGSVERKSEMD OG ANDRE OVERFØRINGAR TIL STATEN			
Avgifter og gebyr direkte til statskassa	8	3 062 572	142 490 577
Avrekning med statskassa innkrevjingsverksemd		3 062 572	142 490 577
<i>Sum innkrevjingsverksemd og andre overføringar til staten</i>		0	0
TILSKOTSFORVALTNING OG ANDRE OVERFØRINGAR FRÅ STATEN			
Tilskot til andre	9	158 584 152	149 900 672
Avrekning med statskassa tilskotsforvaltning		158 584 152	149 900 672
<i>Sum tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten</i>		0	0



Foto: Kystverket

BALANSE – EIGEDELAR

	NOTE	31.12.2024	31.12.2023
A. ANLEGGSMIDDEL			
I Immaterielle eigedelar			
Programvare og liknande rettar	3	138 108 995	158 926 814
Immaterielle eigedelar under utføring	3	85 238 753	59 050 164
Sum immaterielle eigedelar		223 347 748	217 976 978
II Varige driftsmiddel			
Tomter, bygningar og annan fast eigedom	4	207 573 357	225 244 821
Maskiner og transportmiddel	4	728 627 117	743 997 403
Driftslausøre, inventar, verkøy og liknande	4	66 700 338	72 857 104
Anlegg under utføring	4	60 912 142	124 293 803
Infrastruktureigedelar	4	156 802 709	148 247 861
Sum varige driftsmiddel		1 220 615 664	1 314 640 991
III Finansielle anleggsmiddel			
Investeringar i aksjer og andelar	10	14 000	14 000
Andre fordringar	17	52 074	51 413
Sum finansielle anleggsmiddel		66 074	65 413
Sum anleggsmiddel		1 444 029 486	1 532 683 383
B. OMLØPSMIDDEL			
I Behaldning av varer og driftsmateriell			
Behaldningar av varer og driftsmateriell	11	52 001 586	58 752 144
Sum behaldning av varer og driftsmateriell		52 001 586	58 752 144
II Fordringar			
Kundefordringar	12	120 806 417	101 455 629
Andre fordringar	14	45 386 020	28 738 642
Sum fordringar		166 192 437	130 194 271
Sum omløpsmiddel		218 194 023	188 946 415
Sum eigedelar		1 662 223 509	1 721 629 798

BALANSE – STATEN SIN KAPITAL OG GJELD

	NOTE	31.12.2024	31.12.2023
C. STATEN SIN KAPITAL			
I Avrekningar			
Avrekna med statskassa (bruttobudsjetterte)	7	960 725 237	1 172 274 863
Sum avrekningar		960 725 237	1 172 274 863
Sum staten sin kapital		960 725 237	1 172 274 863
D. GJELD			
I Anna langsiktig gjeld			
Øvrig langsiktig gjeld	15	0	245 140
Sum anna langsiktig gjeld		0	245 140
II Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		154 237 124	147 142 828
Skuldig skattetrekk og andre trekk		44 882 428	46 837 119
Skuldige offentlege avgifter		20 804 570	23 887 023
Avsette feriepenger		105 292 207	102 217 292
Mottatt forskotsbetaling	13	27 833 343	22 396 256
Anna kortsiktig gjeld	16	97 513 643	22 810 093
Sum kortsiktig gjeld		450 563 315	365 290 611
Sum gjeld		450 563 315	365 535 751
Sum staten sin kapital og gjeld drift		1 411 288 552	1 537 810 614
IV Gjeld vedrørande tilskotsforvaltning og andre overføringar			
Gjeld vedrørande tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten	9	250 934 957	183 819 183
Sum gjeld vedrørande tilskotsforvaltning og andre overføringar		250 934 957	183 819 183
Sum staten sin kapital og gjeld		1 662 223 509	1 721 629 798

NOTE 1

DRIFTSINNTEKTER

	31.12.2024	31.12.2023
INNTÉKT FRÅ LØYVINGAR*		
Inntekt frå løyvingar	2 221 614 871	2 135 653 902
Sum inntekt frå løyvingar	2 221 614 871	2 135 653 902
* Etter dei statlege rekneskapsstandarane blir inntekter frå løyvingar for bruttobudjetterte verksemdar rekna som differansen mellom kostnadane for perioden og opptenkte 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 løyvingsrapportering.		
INNTÉKT FRÅ TILSKOT OG OVERFØRINGAR		
Tilskot frå andre statlege verksemdar	2 087 997	254 107
Tilskot frå EU	627 892	0
Andre tilskot og overføringar	0	1 902 513
Sum inntekt frå tilskot og overføringar	2 715 889	2 156 620
INNTÉKT FRÅ GEBYR		
Losavgift	1 020 037 270	980 949 481
Sikkerheitsavgift	116 639 950	111 944 572
Sum inntekt frå gebyr	1 136 677 220	1 092 894 053
SALS- OG LEIGEINNTEKTER		
Salsinntekt, avgiftspliktig	1 312 930	5 016 029
Salsinntekt, avgiftsfri	7 756 632	7 030 455
Salsinntekt, unntatt avgiftsplikt	3 795 531	1 688 000
Leigeinntekter	2 005 704	1 924 618
Sum sals- og leigeinntekter	14 870 797	15 659 102
ANDRE DRIFTSINNTEKTER		
Gevinst ved avgang anleggsmiddel	3 486 330	878 953
Andre driftsinntekter	378 222	278 135
Sum andre driftsinntekter	3 864 552	1 157 088
SUM DRIFTSINNTEKTER	3 379 743 329	3 247 520 765

NOTE 2

LØNSKOSTNADAR

	31.12.2024	31.12.2023
Løn*	885 239 798	836 717 281
Feriepengar	105 230 872	102 317 754
Arbeidsgivaravgift	135 911 913	135 767 013
Pensjonskostnader**	104 927 796	137 035 311
Løn balanseført ved eigenutvikling av anleggsmiddel (-)***	-2 343 392	-2 383 858
Sjukepengar og andre refusjonar (-)	-33 607 409	-33 648 960
Andre ytingar	14 587 473	15 200 349
Sum lønskostnader	1 209 947 052	1 191 004 890
Talet på utførte årsverk		
	987	990
Talet på årsverk		
	969	960
Talet på tilsette		
	975	966

* Basert på at lønsoppgjeret i staten for 2024 ikkje vart ferdigstilt før mot slutten av november, har ikkje Kystverket utbetalt resultatet av lønsoppgjeret i 2024. Verksemda har difor gjort eit estimat for lønsavsetning for det sentrale lønsoppgjeret som utgjer 27 844 090 kr. Lønsavsetninga inkluderer feriepengar, og det er avsett for arbeidsgivaravgift av lønsavsetninga.

** Pensjonskostnaden i 2024 er basert på eit estimat for pensjonspremien utrekna av SPK, og ikkje faktisk pensjonspremie. Dette kjem av at lønsoppgjeret i staten for 2024 ikkje vart ferdigstilt før mot slutten av november 2024. Premiesatsen for arbeidsgivarandelen utgjorde i 2024 12,9 prosent (arbeidsgivarandel av pensjonspremie på artskonto 542/pensjonsgrunnlaget i 2024 rapportert til SPK). For rekneskapsåret 2023 utgjorde premiesatsen 13,16 prosent.

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

NOTE 3

IMMATERIELLE EIGEDELAR

	PROGRAMVARE OG LIKNANDE RETTAR	IMMATERIELLE EIGEDELAR UNDER UTFØRING	SUM
Anskaffingskost 01.01.	446 620 598	59 050 163	505 670 762
Tilgang i året	2 500	77 605 174	77 607 674
Avgang anskaffingskost i året (-)	-594 000	0	-594 000
Frå immaterielle eigedelar under utføring til anne gruppe i året	51 416 585	-51 416 585	0
Anskaffingskost	497 445 683	85 238 753	582 684 436
Akkumulerte nedskrivningar 01.01.	0	0	0
Nedskrivningar i året	0	0	0
Akkumulerte avskrivningar 01.01.	287 693 785	0	287 693 785
Ordinære avskrivningar i året	71 904 504	0	71 904 504
Akkumulerte avskrivningar avgang i året (-)	-261 600	0	-261 600
Balanseført verdi 31.12.2024	138 108 995	85 238 753	223 347 748
Avskrivningssatsar (levetid)	5 år / lineært	Ingen avskrivning	
AVHENDING AV AV IMMATERIELLE EIGEDELAR I 2024:			
Salssum ved avgang anleggsmiddel	0	0	0
- Bokført verdi avhenda anleggsmiddel *	-332 400	0	-332 400
= Rekneskapsmessig gevinst/tap	-332 400	0	-332 400

* REKNESKAPSMESSIG TAP PER ANLEGG:

11617 - ITS Tiltak - sikker kurs	-48 000
11655 - Sikker kurs - FoU prosjekt 2021	-284 400
	-332 400



Foto: Lill-Haugen/Kystverket

NOTE 4

VARIGE DRIFTSMIDDEL

	TOMTER	BYGNINGAR OG ANNA FAST EIGEDOM	MASKINER OG TRANSPORTMIDDEL	DRIFTSLAUSØYRE, INVENTAR, VERKTØY O.L.	ANLEGG UNDER UTFØRING	INFRASTRUKTUR-EIGEDELAR	SUM
Anskaffingskost 01.01.	12 243 998	508 954 091	1 614 476 851	144 228 248	124 293 802	229 224 750	2 633 421 738
Tilgang i året	0	0	7 554 702	7 378 909	48 042 110	0	62 975 721
Avgang anskaffingskost i året (-)	0	0	-19 716 107	0	0	0	-19 716 107
Frå anlegg under utføring til anna gruppe i året	0	11 196 937	57 994 769	4 653 556	-111 423 770	37 578 508	0
Anskaffingskost	12 243 998	520 151 027	1 660 310 215	156 260 713	60 912 141	266 803 258	2 676 681 353
Akkumulerte nedskrivningar 01.01	0	0	0	0	0	0	0
Nedskrivningar i året	0	0	0	0	0	0	0
Akkumulerte avskrivningar 01.01.	0	295 953 267	870 479 448	71 371 144	0	80 976 889	1 318 780 748
Ordinære avskrivningar i året	0	28 868 401	77 762 510	18 189 231	0	29 023 660	153 843 801
Akkumulerte avskrivningar avgang i året (-)	0	0	-16 558 860	0	0	0	-16 558 860
Balanseført verdi 31.12.2024	12 243 998	195 329 359	728 627 117	66 700 338	60 912 141	156 802 709	1 220 615 663
AVSKRIVINGSSATSAR (LEVETIDER)	<i>Inga avskrivning</i>	<i>Bygningar: 50 år lineært Bygningsmessige anlegg: 12 år lineært</i>	<i>Beredskapsutstyr for oljevern: 10 år lineært Oljevern fartøy: 20 år lineært Småbåtar: 5 år lineært Personbilar: 7 år lineært Trucker: 10 år lineært</i>	<i>Inventar: 10 år lineært Verktøy: 5 år lineært Datamaskiner (PC-ar, servere, skrivarar mm.): 4 år lineært</i>	<i>Inga avskrivning</i>	<i>Verksemdsspesifikt</i>	
Avhending av varige driftsmiddel i 2024:							
Salgssum ved avgang anleggsmiddel *	0	0	4 704 755	0	0	0	4 704 755
- Bokført verdi avhenda anleggsmiddel	0	0	-3 157 247	0	0	0	-3 157 247
= Rekneskapsmessig gevinst/tap*	0	0	1 547 508	0	0	0	1 547 508
* Regnskapsmessig gevinst/tap (-) per anlegg:							
10974 - Kran - Oljevern 02			-31 204				
10987 - Oljevern 02 - Motor og fremdriftssystem			-938 950				
11079 - Motor/radar - OV 02			2 730 324				
11186 - Kran - Polarsysse			-457 077				
11194 - Fremdriftsmotor - MS Siri			313 950				
11710 Tenestebil OV Skomvær			-69 535				
			1 547 508				

NOTE 5

ANDRE DRIFTSKOSTNADAR

	31.12.2024	31.12.2023
Husleige	65 644 531	65 004 545
Vedlikehald eigne bygg og anlegg	6 051 807	2 217 442
Vedlikehald og ombygging av leidde lokaler	1 696 870	1 066 088
Andre kostnader til drift av eigedom og lokaler	30 524 884	32 003 177
Leie maskiner, inventar og liknande	83 021 159	62 085 968
Mindre utstyrsanskaffingar	138 531 403	139 785 170
Reparasjon og vedlikehald av maskiner, utstyr mv.	64 632 652	72 191 330
Kjøp av konsulenttenester	40 353 380	43 084 719
Kjøp av konsulenttenester frå andre statlege leverandørar	4 022 460	10 444 113
Kjøp av andre framande tenester	951 454 047	861 503 384
Kjøp av framande tenester knytt til navigasjonsinstallasjonar	589 662 388	480 881 618
Kjøp av framande tenester frå andre statlege leverandørar*	188 842 378	171 787 366
Reiser og diett	104 674 637	107 820 033
Tap og liknande	2 306 286	5 934 849
Annan driftskostnad	449 025 274	430 722 779
Leige tilbringarteneste Buksør og Berging	338 535 586	320 234 675
Sum andre driftskostnader	1 937 916 930	1 823 419 485

* Kjøp av tenester frå Forsvaret knytt til slepeberedskap utgjær 168,3 millionar kroner i 2024 og 162,6 millionar kroner i 2023.

TILLEGGSINFORMASJON OM OPERASJONELLE LEIGEAVTALER						
GJENVERANDE VARIGHEIT	TYPE EIGEDEL					SUM
	IMMATERIELLE EIGEDELAR	TOMTER, BYGNINGAR OG ANNAN FAST EIGEDOM	MASKINER OG TRANSPORT- MIDDEL	DRIFTSLAUSØYRE, INVENTAR, VERKTØY OG LIKNANDE	INFRASTRUKTUR- EIGEDELAR	
Varigheit inntil 1 år	0	174 000	21 672 312	391 784	0	22 238 096
Varigheit 1–5 år	45 894 280	8 937 030	6 892 209	76 914	0	61 800 432
Varigheit over 5 år	0	56 698 768	0	0	1 309 167	58 007 935
Kostnadsført leigebetaling for perioden	45 894 280	65 809 799	28 564 521	468 698	1 309 167	142 046 463

NOTE 6

FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADAR

	31.12.2024	31.12.2023
FINANSINNTEKTER		
Renteinntekter	269 180	944 155
Valutagevinst (agio)	174 516	128 385
Anna finansinntekt	0	115 000
Sum finansinntekter	443 696	1 187 540
FINANSKOSTNADAR		
Rentekostnad	6 496 363	16 610
Valutatap (disagio)	78 375	414 149
Sum finanskostnader	6 574 737	430 759

NOTE 7

SAMANHENG MELLOM AVREKNA MED
STATSKASSA OG MELLOMVÆRE MED STATSKASSA
(BRUTTOBUDSJETTERTE VERKSEMDER)

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

	31.12.2024	31.12.2023	ENDRING*
AVREKNA MED STATSKASSA I BALANSEN	960 725 237	1 172 274 863	-211 549 626
Bakgrunnen for at resultat i perioden ikkje er lik endring i avrekna med statskassa i balansen for bruttobudsjetterte verksemdar er at konsernkontoa i Norges 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 verksemda si drift og transaksjonar som ikkje fører til ut- eller innbetaling. Nedanfor viser dei ulike postane som er grunnen til at endring i avrekna med statskassa i balansen ikkje er lik resultat for perioden.			
ENDRING I AVREKNA MED STATSKASSA			
KONSERNKONTOAR I NOREGS BANK			
- Konsernkonto utbetaling			-3 654 606 694
+ Konsernkonto innbetaling			1 242 201 154
Netto trekk konsernkonto			-2 412 405 539
INNBTALINGAR OG UTBTALINGAR SOM IKKJE INNGÅR I DRIFTA AV VERKSEMDA (ER GJENNOMSTRØYMINGSPOSTAR)			
- Innbetaling innkrevjingsverksemd og andre overføringar			-3 062 572
+ Utbetaling tilskotsforvaltning og andre overføringar			158 584 152
BOKFØRINGAR SOM IKKJE GÅR OVER BANKKONTO, MEN DIREKTE MOT AVREKNING MED STATSKASSA			
+ Inntektsført frå løyving (underkonto 1991)			2 221 614 871
- Gruppeliv/arbeidsgiveravgift (underkonto 1985 og 1986)			-134 048 478
+ Nettoordning, statleg betalt meirverdiavgift (underkonto 1987)			380 867 193
ANDRE AVSTEMMINGSPOSTAR			
Spesifikasjon av andre avstemmingspostar			0
FORSKJELL MELLOM RESULTATFØRT OG NETTO TREKK PÅ KONSERNKONTO			211 549 626
Resultat av aktivitetar i perioden før avrekning med statskassa			0
Sum endring i avrekna med statskassa			211 549 626

B) DIFFERANSEN MELLOM AVREKNA MED STATSKASSA OG MELLOMVÆRE MED STATSKASSA

	31.12.2024	31.12.2024	FORSKJELL
	SPESIFISERING AV BOKFØRT AVREKNING MED STATSKASSA	SPESIFISERING AV RAPPORTERT MELLOMVÆRE MED STATSKASSA	
IMMATERIELLE EIGEDELAR OG VARIGE DRIFTSMIDDEL			
Immaterielle eigedelar	223 347 748		223 347 748
Varige driftsmiddel	1 220 615 664		1 220 615 664
Sum	1 443 963 412	0	1 443 963 412
FINANSIELLE ANLEGGSMIDDEL			
investeringar i aksjer og andelar	14 000	0	14 000
Andre fordringar	52 074	0	52 074
Sum	66 074	0	66 074
OMLØPSMIDDEL			
Behandlingar av varer og driftsmateriell	52 001 586	0	52 001 586
Kundefordringar	120 806 417	0	120 806 417
Andre fordringar	45 386 020	326 976	45 059 044
Sum	218 194 023	326 976	217 867 046
KORTSIKTIG GJELD			
Leverandørgjeld	-154 237 124	0	-154 237 124
Skuldig skattetrekk og andre trekk	-44 882 428	-47 511 114	2 628 686
Skuldige offentlege avgifter	-20 804 570	-2 549 480	-18 255 090
Avsette feriepengar	-105 292 207	0	-105 292 207
Anna gjeld til tilsette	-55 291 534	0	-55 291 534
Avsett pensjonspremie til SPK, arbeidsgivardel	0	-59 463 198	59 463 198
Mottatt forskotsbetaling	-27 833 343	0	-27 833 343
Anna kortsiktig gjeld	-42 222 108	-10 788 573	-31 433 535
Gjeld knytt til tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten	-250 934 957	0	-250 934 957
Sum	-701 498 272	-120 312 365	-581 185 907
Sum	960 725 237	-119 985 389	1 080 710 626

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.

NOTE 8

INNKREVJINGSVERKSEMD OG ANDRE OVERFØRINGAR
TIL STATEN

AVGIFTER OG GEBYR DIREKTE TIL STATSKASSA	31.12.2024	31.12.2023
Oppgjer knytt til oljevernaksjonar	0	138 340 802
Skatter og avgifter, renteinntekter og utbytte m.m *	3 062 572	4 149 775
Sum avgifter og gebyr direkte til statskassa	3 062 572	142 490 577

Innkrevjingsverksemda er presentert etter same prinsipp som dei er bokført, og vises som ein resultatnøytral gjennomstrøymningspost i resultatrekneskapen. Det er ikkje bokført fordringar knytt til innkrevjingsverksemd og andre overføringar i rekneskapen per 31.12.2024

* Bokført på konto 8480 Eksterne refusjonsinntekter gjeld vidarefakturering av kostnader knytt til oljeutslepp, oppgjer av krav frå C. Solutions Limited, samt innbetaling frå forsikringselskap knytt til oljevernaksjon i Lurøy kommune. Alle innbetalingar er inntektsført på kap. 5605 Renter av statskassens kontantbeholdning og andre fordringar, post 83 Av allmenne fordringar i statsrekneskapen for 2024.

NOTE 9

TILSKOTSFORVALTNING OG ANDRE OVERFØRINGAR
FRÅ STATEN

TILSKOT TIL ANDRE *	31.12.2024	31.12.2023
Tilskot til fiskerihamner – post 60	108 329 012	33 998 002
Tilskot effektive og miljøvennlege hamner – post 71	48 215 122	115 516 670
Tilskot til statsforvaltninga (HRS) **	-189 982	386 000
Tilskot til ideelle organisasjonar	2 230 000	0
Sum tilskot til andre	158 584 152	149 900 672

* Tilskotsforvaltning er presentert etter same prinsipp som dei er bokført, og er vist som ein resultatnøytral gjennomstrøymningspost i resultatrekneskapen. Det er betalt ut tilskot til 24 mottakarar i 2024 (20 mottakarar i 2023).

** Tilbakebetaling av tilskot til Hovedredningssentralen.

GJELD VEDRØRANDE TILSKOTSFORVALTNING OG ANDRE OVERFØRINGAR FRÅ STATEN	31.12.2024	31.12.2023
Tilskot til fiskerihamner – post 60	111 286 617	34 193 000
Tilskot effektive og miljøvennlege hamner – post 71	139 648 340	149 626 183
Sum gjeld vedrørande tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten	250 934 957	183 819 183



NOTE 10

INVESTERINGAR I AKSJAR OG ANDELAR

AKSJAR	ERVERVS-DATO	ANTAL AKSJAR	EIGARDEL	STEMME-DEL	ÅRETS RESULTAT I SELSKAPET *	BALANSEFØRT EIGENKAPITAL I SELSKAPET *	BALANSEFØRT VERDI KAPITAL-REKNESKAP	BALANSEFØRT VERDI VERKSEMD-REKNESKAP
Framsenteret Drift AS	12.02.2013	14	11,48 %	11,48 %	181 040	2 939 760	14 000	14 000
Balanseført verdi 31.12.2024							14 000	14 000

* Tal frå siste avlagte årsrekneskap 2023

NOTE 12

KUNDEFORDRINGAR

	31.12.2024	31.12.2023
Kundefordringar til pålydande	121 774 319	104 546 382
Avsett til venta tap (-)	-967 902	-3 090 753
Sum kundefordringar	120 806 417	101 455 629

NOTE 14

ANDRE KORTSIKTIGE FORDRINGAR

	31.12.2024	31.12.2023
Forskotsbetalt løn	189 919	61 554
Reiseforskot	0	10 000
Personallån	137 058	337 997
Andre fordringar på tilsette	0	24 000
Forskotsbetalt leige *	13 419 222	9 470 852
Andre forskotsbetalte kostnader **	29 232 559	9 100 464
Andre fordringar	2 407 263	9 733 775
Sum andre kortsiktige fordringar	45 386 020	28 738 642

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

** Gjeld i all hovudsak leige tilbringarteneste Buksér og Berging.

NOTE 11

BEHALDNING AV VARER OG DRIFTSMATERIELL

ANSKAFFINGSKOST	31.12.2024	31.12.2023
Driftsmateriell forsyningseininga – RFS *	32 199 297	32 473 267
Driftsmateriell fartøy og vedlikehaldslag – RFS**	19 802 289	26 193 877
Navigasjonsutstyr – besøkscenter Alnes fyr***	0	85 000
Sum anskaffingskost	52 001 586	58 752 144

* Ukurante varer på lager Forsyningseining med verdi på kr 1 726 649 er nedskriven og bokført i desember 2024.

** Kasserte varer på varelager i Kabelvåg utgjør kr 565 229 og er nedskriven og bokført i november 2024.

*** Varelager Alnes Besøkscenter er vurdert som ikkje relevant materiell og er nedskriven til kr 0.

NOTE 13

OPPTENTE, IKKJE FAKTURERTE INNTEKTER / MOTTATT FORSKOTSBETALING

MOTTATT FORSKOTSBETALING (GJELD)	31.12.2024	31.12.2023
Losavgift, årsavgift	23 557 857	18 824 657
Sikkerheitsavgift, årsavgift	4 275 487	3 571 599
Sum mottatt forskotsbetaling	27 833 343	22 396 256

NOTE 15

ANNA LANGSIKTIG GJELD

	31.12.2024	31.12.2023
Forskotsinnbetalingar prosjekt Miljøberedskap	0	245 140
Sum anna langsiktig gjeld	0	245 140



Foto: Partnerstudio Aurora Borealis Multimedia

NOTE 16
ANNA KORTSIKTIG GJELD

	31.12.2024	31.12.2023
Skuldig løn	81 391	-15 605
Anna gjeld til tilsette	30 363 966	27 732 209
Avsetning for lønssoppgjøret 2024 *	24 927 568	0
Påløpte kostnader **	33 370 103	18 559 896
Avstemningsdifferanser ved rapportering til statsrekneskapen *	8 770 615	19 718 690
Anna kortsiktig gjeld	0	-43 185 097
Sum anna kortsiktig gjeld	97 513 643	22 810 093

* På bakgrunn av at lønssoppgjøret i staten for 2024 ikke var ferdig før i slutten av november, har ikke verksemda utbetalt resultatet av lønssoppgjøret i 2024. Verksemda har derfor gjort eit estimat for lønsavsetninga for det sentrale lønssoppgjøret, jf. note 2. Avsetninga inkluderer feriepengar på kr 2 779 042.

** Består hovudsakleg av avsette kostnader knytt til utbyggingsprosjekt.

NOTE 17
ANDRE FORDRINGAR

	31.12.2024	31.12.2023
Depositum (leiligheit Trondheim)	52 074	51 413
Sum andre fordringar	52 074	51 413

VEDLEGG 1

FARLEISTILTAK I 2024

(tal i tusen kroner)

FARLEISTILTAK	INTERN PROSJEKT-KALKYLE PER 01.01.23	ENDRING I KALKYLE	INTERN PROSJEKT-KALKYLE PER 31.12.23	FULL-FØRINGS-GRAD I %	STATUS FRAMDRIFT	STATUS ØKONOMI
Hammerfest Ren Havn - Kystverket	99 500	500	100 000	97 %	Anleggsarbeidet var ferdig i 2023 og merking vart utført av reiarlaget vårt i 2024. Noko arbeid står att, og utbetring av manglar/avvik skal ferdigstillast vinteren 2024/2025.	Den største økonomiske risikoen er knytt til feildumping i sjødeponi, uavklarte avvik og rettssak med Consto Anlegg Nord AS. Saka er anka til høgsterett. Kostnadene knytt til dom er ikkje teke med i prognosane.
Innsegling Kragerø	136 990	10	137 000	95 %	Entreprenøren gjekk konkurs då arbeidet med fundament for seglingsmerke var om lag 98 % ferdig. Reiarlaget vårt ferdigstiller merkinga i 2025.	Kostnadsramma for prosjektet vart oppjustert i 2022. Auka kostnader for både utdjupingsarbeida og etablering av fundamenta for seglingsmerker.
Innsegling Mo i Rana - Kystverket	185 000	-94 400	90 600	65 %	Kontrakt er inngått med entreprenør, og arbeidet er starta opp. Frist for ferdigstilling er 01.07.26.	Kystverket si ramme for prosjektet vart justert ved signering av kontrakt. Kostnadene knytt til Kystverket sin del av prosjektet var lågare enn antatt.
Stamsund-Risøyrenna med gjennomsegling Raftsundet	269 332	-599	268 733	69 %	Arbeidet med Gunnarbåten, Moldøra, Småskallan, Svartsundet, Trangstraumen og Vitjet er ferdig. Nygårdsrevet og Risøyhamn skal etter planen gjennomførast i 2025.	Totaløkonomi i samsvar med plan.
Vestergapet og Ullerøysundet - Fundamenter	26 000	16 000	42 000	0 %	Prosjekteringa er forseinka, og dermed er òg utlysing forseinka samanlikna med den opphavlege planen. Det er venta at fysiske arbeid ikkje kan startast før i 2025.	Prognosen blir oppdatert etter projektering av fundament, utkast til mengdeskildring er motteke frå Norconsult.
Bergen-Sognesjøen	46 400	38 466	84 866	32 %	Prosjekteringa av 5 gjenståande merker er utført av Asplan Viak på oppdrag frå entreprenøren Sea-Service (totalentreprise) som no er konkurs. Ny projektering skal gjennomførast vinteren 2025. Utføringa er svært vêravhengig og kan påverke framdrifta i prosjektet. Kontraktfesta sluttfrist for entreprisen var 31.12.24. Entreprisen må lysast ut på nytt, med forventa ferdigstilling i 2025/2026.	Det er knytt stor risiko for auka kostnader i samband med konkursen og ny projektering av fundamenta som må utsetjast til 2025. Det skal gjennomførast ny anbudskonkurranse i 2025. Det er knytt usikkerheit til økonomisk krav stilt mot garantisten.
Mortingbåen	100 950	-836	100 114	96 %	Entreprisen er ferdigstilt og overlevert. Det gjenstår eit merke som skal etablerast ifbm Innseiling Florø	Totaløkonomi iht. plan. Ved inngåing av kontrakt vart totaltkostnaden for prosjektet justert ned.
Bognes-Tjeldsund-Harstad med innseglingar	384 440	849	385 289	8 %	Prosjektet er forseinka. Større delar av merkearbeidet samt utdjuping av Olagrunnenen er fullført. Forsinkinga er knytt til dei resterande utdjupingsarbeida. Reguleringsvedtak frå Tjeldsund og Harstad kommune samt mudrings- og dumpeløyeve ligg føre tidlegast februar 2025. På grunn av kontraktens storleik, vil det vere uheldig å krevje anleggsoppstart kort tid etter kontrahering. Anleggsstart avheng av eventuelle tidsavgrensande vilkår frå Statsforvalteren. Mest sannsynleg vil vi kunne starte heile eller delar av kontraktsarbeida hausten 2025.	Vedtatt ramme for prosjektet er 384,5 MNOK. Det er noko usikkerheit knytt til prognosen sidan det ikkje er inngått kontrakt for store delar av prosjektet og kostnaden ikkje er nærare vurdert gjennom 2024.
Innseiling Florø	114 000	15 872	129 872	89 %	Utdjupinga er ferdigstilt, det står att noko merking i 2025.	Vedtatt ramme for prosjektet vart auka til 137,6 MNOK ved kontraktsinngåing. Prognosen er deretter redusert med om lag 7,7 MNOK. Sluttoppgjæret er forventa ferdigstilt tidleg i 2025.
Innseiling Borg	326 700	782 300	1 109 000	0 %	Prosjektet er forseinka. Tiltaket er venta gjennomført over 4 år og ikkje 2 som tidlegare føresett. Anbudskonkurransen vart avlyst i juli 2024. Tidlegaste realistiske oppstart er 2026/2027.	Mottatte tilbod er vesentleg dyrare enn det som er innanfor prosjektet sine rammer. Nytt kostnadsoverslag ligg over terskelverdien for KS2.
SUM FARLEIER	1 689 312	758 162	2 447 474			

VEDLEGG 2

FISKERIHAMNETILTAK I 2024 (tal i tusen kroner)

FISKERIHAMNETILTAK	INTERN PROSJEKT-KALKYLE PER 01.01.24	ENDRING I KALKYLE	INTERN PROSJEKT-KALKYLE PER 31.12.24	FULL-FØRINGS-GRAD I %	STATUS FRAMDRIFT	STATUS ØKONOMI
Hammerfest Ren havn	69 000	-4 000	65 000	97 %	Tiltaket er ferdigstilt	Totaløkonomi i samsvar med plan. Det vil komme kostnader i 2025 i samband med sluttoppgjør av arbeid. Underforbruk i 2024.
Kjøllefjord fiskerihavn	238 800	2 336	241 136	0 %	Oppstartsløyving er gitt i 2024. Prosjektet er planlagt lyst ut tidleg i 2025 med mål om oppstart i mai/juni 2025.	Indeksjustert. Entreprisekostnad ved inngång av kontrakt vil kunne påverke vedtatt ramme.
Mehamn fiskerihavn-utdjuping	75 500	2 020	77 520	0 %	Oppstartsavsetning gitt i 2023. Tiltaket er under planlegging med tidlegaste tidspunkt for oppstart i 2026.	Indeksjustert. Undersøkingar og prosjektering pågår. Dette og entreprisekostnad ved inngång av kontrakt vil kunne påverke gjeldande vedtekne ramme.
Husøy fiskerihavn-utdjuping	94 000	4 500	98 500	0 %	Oppstartsavsetning gitt i 2024. Tiltaket er under planlegging med tidlegaste tidspunkt for oppstart i 2025. Regulering og innhenting av offentlege løyve pågår.	Kostnadsanslag vert oppdatert når undersøkingar og prøver er gjennomført i løpet av hausten 2024.
SUM FISKERIHAMNETILTAK	383 300	356	482 156	13 %		

FISKERIHAMNEVEDLIKEHALD I 2024 (tal i tusen kroner)

FISKERIHAMNE-VEDLIKEHALD	INTERN PROSJEKT-KALKYLE PER 01.01.24	ENDRING I KALKYLE	INTERN PROSJEKT-KALKYLE PER 31.12.24	FULL-FØRINGS-GRAD I %	STATUS FRAMDRIFT	STATUS ØKONOMI
Vedlikehald Hovden molo, reparasjon	500	5 408	5 908	96 %	Arbeidet er ferdigstilt, med unntak av skjerming av fyrlykt.	Justert økonomisk ramme skuldast endra omfang og løysing for reparasjon. Slutt-oppgjør er godkjent. Kostnad til skjerming på rundt 250.000 kr vil komme i 2025.
Vedlikehald Kvalsund fiskerihavn, reparasjon	5 000	10 500	15 500	0 %	Prosjektering er gjennomført. Planlagt lyst ut i 2025 og ferdigstilt i 2026.	Nytt kostnadsanslag.
Vedlikehald Laukvik Singsholmen molo, reparasjon	15 000	-9 462	5 538	100 %	Tiltaket er gjennomført	Tiltaket er gjennomført.
Vedlikehald Listahavn molo, reparasjon	13 000	0	13 000	0 %	Planlagt lyst ut og gjennomført i 2026.	Kontrakt er ikkje inngått. Kostnadsanslag må oppdaterast i 2025, det er antatt at vedtatt ramme er for låg.
Vedlikehald Nevlunghavn molo, reparasjon	2 000	-1 900	100	100 %	Tiltaket er ferdig	Tiltak er gjennomført
Vedlikehald Svartnes Søndre molo, reparasjon	5 000	4 900	9 900	50 %	Kontrakt inngått i juli, noko forseinking. Skal ferdigstillast medio 2025.	Justering i omfang av reparasjon før kontraktsinngång. Prognosen er oppdatert og justert opp 10 % etter kontraktsinngång. Det vil påløpe ca. 4,9 MNOK i 2025.
Torsvåg fiskerihavn, sikring av steinbrudd	100	0	100	100 %	Tiltaket er gjennomført	Tiltaket er gjennomført
Vedlikehald Haug fiskerihavn, reparasjon allmenningsskai	350	-91	259	100 %	Tiltaket er gjennomført	Tiltaket er gjennomført
Vedlikehald Terøy bru-Søvik/Gamlem molo, reparasjon	650	111	761	100 %	Tiltaket er gjennomført	Tiltaket er gjennomført, og beredskapsbru er leigd for 12 månader frå Statens vegvesen. Det vil komme kostnader for demontering og leige av bru fram mot permanent utbetring.
Vedlikehald Kystverket Kabelvåg, kaireparasjon	3 000	800	3 800	60 %	Anbuds konkurranse er gjennomført. Arbeida er planlagt ferdigstilte våren 2025	Budsjettet er auka etter gjennomført anbuds konkurranse.
Vedlikehald Myken molo, reparasjon	1 000	4 478	5 478	91 %	Reparasjonen er utført i år, med unntak av ein mindre mangel som er planlagt utført våren 2025.	Opphavig kalkyle er misvisande. Prognosen er justert etter synfaring. Anbudskonkurransen viste at anslaget var for lågt, og ramma vart ytterlegare justert ved kontraktsinngång.
Vedlikehald Mefjordvær molo, reparasjon	0	2 540	2 540	28 %	Økt skadeomfang etter storm 29. november har gjort at det ikkje er mogleg å nå sluttfrist som er sett i kontrakt. Planlagt ferdigstilt våren 2025. Ny sluttfrist ikkje sett.	Stormskade. Opprinneleg vart skaden estimert til å koste 1,5 mill. kr. Økt skadeomfang etter ny storm inneber ny forventa sluttkostnad på 2,5 mill. kr.
SUM VEDLIKEHALD	45 600	17 284	62 884			



KYSTVERKET