



DET KONGELIGE  
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

*Fiskeri- og havministeren*

Transport- og kommunikasjonskomiteen  
Stortinget  
Postboks 1700 Sentrum  
0026 Oslo

Deres ref

Vår ref

Dato

24/2907-32

15. mai 2024

**Meld. St. 14 (2023 - 2024) Nasjonal transportplan 2025 - 2036 - Svar på spørsmål nr. 159 og 160 fra transport- og kommunikasjonskomiteen**

Jeg viser til brev 26. april fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité med spørsmål til Meld. St. 14 (2023 – 2024) Nasjonal transportplan 2025-2036.

**Spørsmål 159:**

«Ber om en tabell ("bindingstabell") med årlig prognose over utgifter til rasjonell fremdrift i igangsatte prosjekter og programområdetiltak for Kystverket. Tabellen bes spesifisert per år perioden 2024-2036 + ev. restbeløp, og per prosjekt/tiltak.»

**Svar:**

Under er det satt opp en oversikt over igangsatte prosjekter (større investeringstiltak) på kystområdet, med prognoser for utbetalinger i 2024, kostnader i hhv. 2025, 2026 – 2030 og samlede gjenstående kostnader. Det er ikke oppgitt prognoser for enkeltår etter 2025 på grunn av stor usikkerhet knyttet til fremdrift. De fleste av de igangsatte tiltakene planlegges ferdigstilt innen utgangen av 2026. Prognosene er basert på oppdatert informasjon fra Kystverket. Jeg vil understreke at dette er prognoser, og at det er betydelig usikkerhet knyttet til både fremdrift i det enkelte prosjekt og samlede kostnader.

Stortingets vedtatte kostnadsramme for Stad skipstunnel, jf. Prop. 97 S (2020–2021) *Bygging av Stad skipstunnel* og Innst. 389 S (2020–2021), er prisjustert til 5 060 mill. 2024-kr inkl. merverdiavgift (mva.). Forventet kostnad er tilsvarende prisjustert til 4 270 mill. kr inkl. mva. Investeringsrammen i Nasjonal transportplan 2025–2036 er basert på forventet kostnad ekskl. mva., som gir en samlet investeringsramme på 3 440 mill. kr. Det er påløpt kostnader til prosjektet i perioden 2021 – 2024, og tabellen viser gjenstående kostnader 2025 – 2030.

For prosjektet Borg havn er anbudsprosessen ikke avsluttet. Det er gjennomført tilbudsåpning, og Kystverket er nå i forhandlinger med aktuelle tilbydere. Kostnadsprognoser og fremdrift er derfor særlig usikre for dette prosjektet.

Engenes fiskerihavn (forskuttering) står oppført i Meld. St. (2023 – 2024) *Nasjonal transportplan 2025 – 2036* som et igangsatt tiltak. Dette tiltaket ferdigstilles i år, og Kystverket planlegger å utbetale refusjonsbeløpet til kommunen i løpet av året. Det er derfor ikke tatt med i oversikten under.

*Oversikt over gjenstående kostnader til igangsatte, større prosjekter på kystområdet. Alle tall i mill. 2024-kr ekskl. mva.*

<b>Prosjekt</b>	<b>Prognose/ forventet utbetaling 2024</b>	<b>Prognose 2025</b>	<b>Prognose 2026 - 2030</b>	<b>Samlede gjenstående kostnader 2025 - 2030</b>
Gamvik fiskerihavn – utbetaling forskuttering		72		72
Kjøllefjord fiskerihavn	20	104	117	221
Husøy fiskerihavn, utdyping	0	61	35	96
Bognes, Tjeldsundet, Harstad	5	100	262	362
Stamsund – Risøyrenna med gjennomseiling Raftsundet	100	50		50
Innseiling Mo i Rana	60	31		31
Fosnavåg fiskerihavn – utbetaling forskuttering	0	0	109	109
Innseiling Florø	105	35		35
Innseiling Borg	140	150	63	213
Stad skipstunnel	66	400	2690	3090
<b>Sum</b>	<b>496</b>	<b>1003</b>	<b>3276</b>	<b>4279</b>

**Spørsmål 160:**

«Ber om en tabell med prognoser for årlige utgifter til rasjonell fremdrift i nye investeringsprosjekter for Kystverket, fra første år i byggefasen til slutføring. Vi ber dere også ta med kolonner for utgifter til gjenstående planlegging/forberedende arbeid som er nødvendig før prosjektet kan startes opp, forventet sluttkostnad (P50), kostnadsramme (P85), og netto nytte.»

**Svar:**

I Nasjonal transportplan (NTP) 2022–2033 ble porteføljestyling av investeringer i samferdselssektoren introdusert som et verktøy som skal bidra til å få mer for pengene. Dette systemet videreføres med NTP 2025 - 2036. Porteføljestyling innebærer at transportvirksomhetene innenfor rammene av NTP 2025–2036 skal anbefale prosjektenes omfang og rekkefølge, noe som legger til rette for at de beste prosjektene gjennomføres først. Porteføljeprioriteringen viser virksomhetenes forslag til gjennomføringsrekkefølge med utgangspunkt i et sett med kriterier. Kriteriene for prioritering går frem av Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet. Prioriteringen avgjøres av samfunnsøkonomisk prissatt lønnsomhet, ikke-prissatte virkninger (herunder samfunnssikkerhet og beredskap), og vurdering av usikkerhet, inkludert teknologirisiko. Prosjekter skal være planlagt og optimalisert som en forutsetning for prioritering, og virksomhetene kan ta hensyn til avhengigheter mellom prosjekter/tiltak i sin prioritering. Samtidig er det fortsatt en politisk oppgave å foreta den endelige prioriteringen mellom prosjekter og tiltak, og legge dette frem i de årlige budsjettene. Større prosjekter behandles i tillegg som egne saker i Stortinget.

Systemet med porteføljestyling innebærer at det på dette tidspunktet, ikke foreligger informasjon som er egnet for å utarbeide prognoser for årlige utgifter som sikrer rasjonell fremdrift i nye investeringsprosjekter på Kystverkets område. Som beskrevet over vil tidspunktet for igangsetting av de større investeringsprosjektene på kystområdet, avgjøres i de årlige budsjettprosessene. Samtlige nye større investeringsprosjekter på kystområdet, jf. tabell 15.1 i Meld. St. 14 (2023 - 2024) *Nasjonal transportplan 2025 – 2036*, kan fullføres i første seksårsperiode innenfor den økonomiske planrammen som er satt av til Kystverket, jf. tabell 15.2 i meldingen.

Med hilsen



Marianne Sivertsen Næss

Kopi

Anne Berit Stavseth  
Samferdselsdepartementet