

Saksbehandlar: Ole Ingar Hagen Hæreid, Samferdsleavdelinga
 Sak nr.: 17/8151-2

Høyring - Kystverkets handlingsprogram 2018-2029

Fylkesrådmannen rår hovudutval for samferdsle til å gje slik tilråding:

Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding:

Fylkesutvalet rår fylkestinget til å gjere slikt vedtak:

1. Fylkestinget i Sogn og Fjordane sluttar seg til overordna mål og dei hovudmåla som er lagt til grunn for strategiar og prioriteringar i handlingsprogrammet.
2. Fylkestinget er nøgd med at Stad skipstunnel ligg inne med oppstart første 6-årsperiode. Dette er eit viktig prosjekt for sjøtryggleiken på kysten både nasjonalt og for Sogn og Fjordane.
3. Fylkestinget konstaterer at Kystverket ikkje har prioritert utbetring av innseglinga til Flora hamn før i siste 6-årsperiode. Utsprenging av leia/innseglinga til Flora hamn er eit viktig tiltak for skipstrafikken på kysten og tilkomsten til Flora hamn. Fylkestinget ber om at dette tiltaket vert lagt inn i slutten av første 6-årsperiode.
4. Fylkestinget registrerer at utdjuping av 13 grunner i skipsleia til Bremanger ikkje ligg inne i Kystverket sitt framlegg til handlingsprogram. Fylkestinget ber om at dette tiltaket kjem inn i siste 6-årsperiode i handlingsprogrammet.
5. Fylkestinget sluttar seg til Kystverket sine planar om å fjerne vedlikehaldsetterslepet på navigasjonsinnretningane i første 6-årsperiode. Dette er viktig for å sikre sjøfarten langs norskekysten.
6. Fylkestinget konstaterer at Kystverket ønskjer å stimulere til meir sjøtransport ved å styrke tilskotsordninga for overføring av gods frå veg til sjø, samt etablering av ei ny tilskotsordning for investering i utvikling av meir effektive og miljøvennlege hamner. Fylkestinget sluttar seg til desse strategiane/måla.

Vedlegg:

- Kystverket sitt framlegg til handlingsprogram 2018-2029

Andre relevante dokument i saka:

SAKSFRAMSTILLING

1. Samandrag

Kystverket har sendt sitt handlingsprogram for 2018 – 2029 på høyring. Frist for innspel er 1. januar 2018.

På bakgrunn av retningslinjer for utarbeiding av handlingsprogrammet frå Samferdsledepartementet, har Kystverket utarbeidd konkrete investeringsplanar med årlege budsjett for første 6-årsperiode. Prioriteringar og tiltak følgjer Kystverket sin målstruktur, og er knytt til hovudmåla framkome, transporttryggleik, klima og miljø og beredskap mot akutt ureining.

Ei viktig satsing for Kystverket er å fjerne vedlikehaldsetterslepet på navigasjonsinnretningane i første seksårsperiode. Kystverket ønskjer å stimulere til meir sjøtransport gjennom ei styrking av tilskotsordninga for overføring av gods i handlingsprogrammet. Kystverket føreslår å etablere ei ny tilskotsordning for investering i utvikling av meir effektive og miljøvennlege hamner. Frå 2020 vert Kystverket sitt ansvar for fiskerihamner overført til regionalt folkevald

nivå. Alle prosjekt som er sett i gang før den tid vil bli slutført av Kystverket. Realisering av Stad skips-tunnel vert trekt fram som eit viktig sjøsikkerheitsprosjekt som vil redusere risikoen for ulukker og betre seglingsforholda langs kysten.

Det er eit stort vedlikehaldsetterslep på infrastrukturen på sjø. Kystverket si målsetting om å fjerne vedlikehaldsetterslepet er både nødvendig og riktig. Det same gjeld målsettinga om å betre trafikktryggleiken til sjøs. Auka satsing på modernisering av navigasjonsinnretningane og utviding av tenestområdet til sjøtrafikksentralane på Vestlandet, slik at ein får samanhengande trafikkovervaking frå Fedje til Kristiansund, er viktige tiltak for å betre trafikkleiken på sjø.

Det er ei nasjonal målsetting å ha eit transportsystem som m.a. medverkar til omstilling til eit lågutsleppssamfunn. Overføring av gods frå veg til sjø skal bidra til å nå dette målet, og det er viktig med gode insentivordningar for å få til slik overføring. Styrking av tilskotsordninga for overføring av gods frå veg til sjø, samt etablering av ei ny tilskotsordning for investering i utvikling av meir effektive og miljøvennlege hamner, er i denne samanheng viktige tiltak.

For Sogn og Fjordane sin del er framlegget til handlingsprogrammet lite konkret på kva tiltak som skal gjennomførast kor tid. Unntaket er Stad skipstunnel som får løyving til oppstart i 2019.

I kystverket sitt framlegg til handlingsprogram ligg utbetring av Kalvåg fiskerihamn og utbetring av innseglinga til Flora hamn i siste seksårsperioden.

Utdjuping av leia sør for Bremanger er ikkje inne i framlegget til handlingsprogram. Dette bør inn i siste seksårsperioden.

2. Bakgrunn for saka

Kystverket har sendt sitt handlingsprogram 2018 – 2029 på høyring. Frist for innspel er 1.01.18.

Handlingsprogrammet er ei konkretisering av Kystverket sine planar for 2018 – 2029, med hovudvekt på 2018 – 2023. Grunnlaget for handlingsprogrammet er Meld.St. 33 (2016-2017) *Nasjonal transportplan 2018 – 2029 (NTP)* og Meld. St. 35 (2015-2016) *På rett kurs – Forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning*.

Historikk - tidlegare vedtak

I møte den 14.06.2016, sak 22/16, gav FT fråsegn til Nasjonal transportplan 2018 – 2029. Her vedtok fylkestinget m.a. følgjande fråsegn:

Sjøtransport

- a. *Stad skipstunnel ligg inne som nytt nasjonalt investeringsprosjekt i høg ramme. Prosjektet må flyttast heilt fram på prioriteringslista med byggestart i 2018. Fylkestinget meiner dette prosjekt et må realiserast i perioden 2018 - 21.*
- b. *Kalvåg fiskerihamn må flyttast heilt fram på prioriteringslista med byggestart i 2018. I skipsleia sør for Bremanger er det under høg ramme lagt inn prosjekt for utdjuping av 13 grunner. I tillegg er der behov for utsprenging i leia/innseglinga til Florø hamn (minimum 20 meter). Dette er svært viktige tiltak for skipstrafikken på kysten og tilkomsten til Flora hamn.*

Sentrale problemstillingar

Samferdsledepartementet har gitt retningslinjer for utarbeiding av handlingsprogrammet. På bakgrunn av desse har Kystverket laga konkrete investeringsplanar med årlege budsjett for første seksårsperiode. Siste seksårsperiode er presentert samla. Prioriteringar og tiltak følgjer Kystverket sin målstruktur, og er knytt til hovudmåla framkome, transporttryggleik, klima og miljø og beredskap mot akutt forureining.

Sjølv om eit tiltak er oppført i handlingsprogrammet er gjennomføringa uansett avhengig av dei årlege løyvingane vedteke i Stortinget.

Ei viktig satsing i handlingsprogrammet er å fjerne vedlikehaldsetterslepet på navigasjons-innretningane i første seksårsperiode. Det betyr m.a. at gamle lys og merke blir skifta ut med meir moderne og miljømessige løysingar med lengre levetid og lågare vedlikehaldsbehov. Kystverket ønskjer å stimulere til meir sjøtransport gjennom ei styrking av tilskotsordninga for overføring av gods i handlingsprogrammet. Kystverket føreslår også å etablere ei ny tilskotsordning for investering i utvikling av meir effektive og miljøvennlige hamner.

Frå 2020 vert Kystverket sitt ansvar for fiskerihamner overført til regionalt folkevald nivå. Alle prosjekt som er sett i gang før den tid vil bli slutført av Kystverket.

Realisering av Stad skipstunnel er trekt fram som eit viktig sjøsikkerheitsprosjekt som vil redusere risikoen for ulukker og betre seglingsforholda langs kysten.

3. Om planframlegget

3.1 Kystverket sine mål

Det overordna målet for den nasjonale politikken er eit transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og medverkar til omstilling til eit lågutsleppssamfunn. Målet for statleg beredskap mot akutt ureining er å hindre og avgrense miljøskade i norske havområde/på norsk territorium.

Kystverket har fire hovudmål som støttar opp om dei nasjonale måla:

- **Framkome** – betre framkome for personar og gods i heile landet
- **Transporttryggleik** – redusere transportulukkene i tråd med nullvisjonen
- **Klima og miljø** – redusere klimagassutsleppa i tråd med ei omstilling mot eit lågutsleppssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvensar
- **Beredskap mot akutt ureining** – Hindre og avgrense miljøskade ved akutt forureining eller fare for akutt ureining.

3.2 Strategiar, føringar prioriteringar og tiltak

3.2.1 Framkome

Strategiar og føringar

Hovudmålet for framkome i NTP er betre framkome for personar og gods i heile landet. Sjøtransporten er omfatta av følgjande etappemål:

- Meir robust og påliteleg transportsystem
- Kortare reisetid og tilstrekkeleg kapasitet
- Reduserte transportkostnader for godstransporten. Dei ulike transportmidla sine fortrinn skal utnyttast meir og gods skal overførast frå veg til sjø og bane.

I godsanalysen til NTP er det m.a. vist at ein desentralisert terminalstruktur er gunstig for sjøtransporten og at det er liten grad av konkurranse mellom transportformene. Godsanalysen er grunnlag for Kystverket sitt vidare arbeid med betra framkome. Kystverket skal m.a.:

- Ha ein riktig dimensjonering av farleier gjennom planar, trafikkprognosar og samfunnsøkonomiske analysar, samt ei dimensjonering som tek høgde for klimanedringar.
- Arbeide for å oppretthalde regularitet, godt omdømme og leveransetryggleik i sjøtransporten.
- Forvalte og utvikle tilskotsordningar som medverkar til godsoverføring frå veg til sjø.
- Vidareutvikle det statistiske grunnlaget for analysar av sjøtransport.
- Oppretthalde eller betre effektiviteten og produksjonen i lostenesta slik at ventetida på meir enn 1 time ikkje overstig 1,4 prosent av losoppdraga.

Prioriteringar og tiltak

Å betre framkoma er eit kontinuerleg arbeid som bidreg til å styrke næringslivet si konkurranse-kraft ved at det vert lågare transportkostnader og meir føreseieleg. I første planperiode skal Kystverket gjennomføre få, men store farleiprojekt som Stad skipstunnel og

innsegling til Borg hamn. Dette vil styrke sjøtryggleiken, betre regulariteten og auke kapasiteten i farleia.

Potensialet for overføring av gods frå veg til sjø og bane er berekna til mellom 5 og 7 mill. tonn pr. år. Incentivordninga for godsoverføring har som målsetting i medverke til at delar av dette godset skal overførast frå veg til sjø. Kystverket skal halde fram med arbeidet med tilskotsordninga for hamnesamarbeid og incentivordninga for godsoverføring. Tilskotsordninga for hamnesamarbeid skal evaluerast i 2018. Det er planlagt ei tilskotsordning for investering i hamn, som er venta å starte opp i løpet av første del av planperioden.

3.2.2 Transporttryggleik

Strategiar og føringar

Det overordna målet for transporttryggleik i NTP er å redusere transportulukkene i tråd med nullvisjonen. For sjøtransporten er dette konkretisert til etappemåla:

- Oppretthalde og styrke det høge tryggleiksnivået i sjøtransporten.
- Unngå ulukker med akutt forureining

Kystverket gjennomførte ei brei analyse av risiko for ulukker, trafikkmengder, årsaksforhold og verknader av eksisterande og framtidige sjøsikkerheitstiltak innanfor sitt ansvarsområde i 2014 og 2015 (sjøsikkerheitsanalysen). Denne analysen slår fast at det er nødvendig å auke omfanget av førebyggjande sjøtryggleikstiltak i åra framover for å møte den potensielle auken i ulukker som truleg vil bli resultatet av ein berekna auke i utsegla distanse på om lag 40 prosent i norske sjøområde fram til 2040. Kystverket skal m.a.:

- Auke verknadsgraden og redusere kostnader innan sektoransvaret for sjøtryggleik gjennom modernisering og vidareføring.
- Auke omfanget av tiltak for å møte den forventta trafikkveksten og prioritere tiltak for å redusere tal grunnstøytingar.
- Prioritere førebyggjande sjøsikkerheitstiltak i område der skipstrafikken representerer ein relativt høg risiko (særleg Vestlandet og Oslofjorden).
- Vidareføre arbeidet med pågåande og planlagde utbetring av farleiene, samt forbetring av navigasjonsretteleinga basert på risikovurdering i farvatn med høg tettheit av navigasjonsulukker.

Prioriteringar og tiltak

Systemet av navigasjonsinnretningar, lostenesta og sjøtrafikksentraltenesta er Kystverket sine viktigaste sjøsikkerheitstiltak. I tillegg kjem ein rekkje tiltak som t.d. navigasjonsvarsling og bølgjevarsling.

Ein føresetnad for å oppretthalde nivået på sjøsikkerheita er god tilgjenge og driftstilstand på Kystverket sine navigasjonsinnretningar. Det har oppstått eit etterslep i vedlikehaldsarbeidet over fleire år. Ved å fornye eller modernisere objekt og intensivere vedlikehaldet vil Kystverket stanse forfallet og sikre ordinært vedlikehaldsnivå på objekt og påfølgjande skadeutvikling, samt oppretthalde og styrke det høge tryggleiksnivået i sjøtransporten. Kystverket tek sikte på å lukke etterslepet i løpet av første planperiode.

Kystverket vil utvide tenesteområdet til sjøtrafikksentralane på Vestlandet slik at ein får samanhengande trafikkovervaking frå Fedje til Kristiansund. Kystverket vil også starte opp fleire utviklingsprosjekt og pilotar innanfor ITS/digitalisering som skal føre til betre sjøtryggleik og framkomst på sikt.

3.2.3 Klima og miljø

Strategiar og føringar

Det overordna målet i NTP er å redusere klimagassutsleppa i tråd med ei omstilling mot eit lågutsleppssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvensar. Følgjande etappemål er sett for transportsektoren:

- Redusere klimagassutsleppa i tråd med Noregs klimamål
- Medverke til å oppfylle nasjonale mål for rein luft og støy
- Avgrense tapet av naturmangfald

Kystverket har prioritert m.a. følgjande oppgåver i sin klima- og miljøstrategi:

- Redusere klimagassutslepp i sjøtransporten nasjonalt og internasjonalt.
- Ha kompetanse på utviklinga innan miljøvennlege maritime transportløyser inkludert låg- og nullutsleppsteknologiar for sjøtransport og hamner.
- Ha oppdaterte analysar av miljø- og ulukkes-risiko i norske farvatn.
- Vere kunnskapsleverandør om miljøpåverknad frå sjøtransport og hamn.

Prioriteringar og tiltak

I NTP er det planlagt tiltak som gjeld heile transportsektoren. I tillegg har Kystverket ein eigen klima- og miljøstrategi med handlingsprogram som skal reviderast jamleg.

Overføring av gods frå veg til sjø vil også ha positiv effekt for klima og miljø. Kystverket skal halde fram arbeidet med tilskotsordninga for hamnesamarbeid og insentivordninga for godsoverføring. Insentivordna har mål å få overført delar godset frå veg til sjø.

Kystverket vil legge til rette for at bruk av ITS kan medverke til betre trafikkflyt og effektiv drivstoffutnytting for fartøy. Det vil også bli lagt til rette for autonomi på sjø (sjølvstyrte skip) og i tilknytning til hamn.

Kystverket skal få betre kunnskap om klimagassutslepp, støy i hamner og fartøya sine bidrag til lokal forureining. Det skal leggest til rette for bruk av låg- og nullutsleppsløysingar i sjøtransporten. Kystverket skal i størst mogleg grad nytte biodrivstoff, låg- og nullutsleppsteknologi i eigne og innleide køyretøy og fartøy.

3.2.4 Beredskap mot akutt forureining

Strategiar og føringar

Kystverket sitt mål for beredskap mot akutt forureining er å hindre og avgrense miljøskade ved akutt forureining, eller ved fare for akutt forureining. Dette er delt inn i delmåla:

- Effektiv handtering av akutte forureiningshendingar.
- Hindre og avgrense miljøskadelege utslepp frå skipsvrak.

Den statlege beredskapen mot akutt forureining er dimensjonert og lokalisert på grunnlag av kunnskap om miljørisiko for akutte oljeutslepp frå skipstrafikken i norske farvatn.

Kystverket skal:

- Vere ei tydeleg forureiningsmyndigheit
- Samordne nasjonal beredskap (offentleg og privat) mot akutt forureining.
- Vere ein kunnskapsleverandør innan området.
- Medverke til teknologiutvikling.
- Samarbeide og medverke internasjonalt innan området.

Prioriteringar og tiltak

Det vil vere behov for ein vidareutvikling av beredskapen mot akutt forureining. Beredskapen skal vere kontinuerleg dimensjonert etter miljørisiko og samfunnsutvikling.

Kystverket sitt innadørs testsenter skal vidareutviklast og ha moderne fasilitetar som bidreg til nyskaping og kvalitetssikring.

Kystverket vil utvikle operative analyseverktøy for sjøsikkerheit og beredskap. Tiltaket vil betre forståinga for dei faktorar som påverkar kor sannsynleg ulukker vil oppstå og fange opp endringar i miljøet si sårbarheit.

Kystverket planlegg å gjennomføre miljøtiltak for kvikksølvforureining frå vraket U-864.

3.3 Økonomiske rammer

Kystverket får årlege løyvingar over statsbudsjettet. I tillegg leverer Kystverket brukar-finansierte maritime tenester. Stortinget har fastsett dei økonomiske rammene til kystføremål i perioden 2018 – 2029 gjennom NTP. For beredskap og brukarfinansierte maritime tenester har ikkje Stortinget fastsett økonomiske rammer for perioden.

I samband med Stortinget si handsaming av Prop. 84 S(2016-2017) *Ny inndeling av regionalt folkevalgt nivå* 8. juni 2017 vedtok Stortinget at fiskerihamneanlegg skal overførast frå Samferdseldepartementet til dei nye fylkeskommunane frå 1. januar 2020. Kystverket har ansvaret for forvaltning, utbygging og tilskot til fiskerihamner fram til overføringa skal skje. I handlingsprogrammet har Kystverket vald å ta med midlane til fiskerihamner.

Tilskot til fiskerihamner vil gå ut av Kystverket sin portefølje 2020. Tilskot til hamnesamarbeid er planlagt avvikla etter 2021. Det er lagt opp til ei opptrapping av tilskotsordninga for overføring av gods. I tillegg vil Kystverket etablere ei ny tilskotsordning for hamn frå 2019.

3.4 Investeringar

3.4.1 Sjøtrafikksentralar, navigasjons og meldingssystem

Lukking av vedlikehaldsetterslep

Kystverket har god oversikt over tilstanden på alle objekt. Tiltaka vil bli retta inn mot objekta med dårlegaste tilstand og erstatte desse med moderne objekt. Tiltaket er landsdekkande. Kystverket har sett av 1,2 mrd. kr til føremålet.

Overvaking av navigasjonsinnretningar

Kystverket er målretta i arbeidet med effektivisering av denne tenesta. Auka satsing på modernisering av innretningane inngår i dette. Kystverket ønskjer å harmonisere drift og inspeksjon av alle objekt med lys. Standardisert fjernovervaking vil gje same moglegheiter og kunnskap om alle lys. Tiltaket er landsdekkande. Kystverket har sett av 42 mill. kr til føremålet.

Modernisering av sektorlykter

Sektorlykter er viktig for den samla navigasjonsrettleiinga på kysten. Lyskjelder i sektorlysa vert bytt ut til LED ved å følgje ordinær kontrollsyklus. Etter ein sju års syklus vil alle lykter vere bytt til LED. Bytte vil ikkje bli gjennomført dersom LED-løysinga ikkje er i stand til å dekke inn brukarbehova for rekkevidde på lyset. Tiltaket er landsdekkande. Kystverket har sett av 90 mill. kr til føremålet.

Utvide tenesteområdet til sjøtrafikksentralane

Analysar viser at tal årlege skipsulukker i norske farvatn vil auke med 31 prosent fram mot 2040 utan ytterlegare tiltak, med ein særleg auka risiko på Vestlandet. Kystverket skal utvide tenestområdet til sjøtrafikksentralane på Vestlandet slik at ein får samanhengande trafikkovervaking frå Fedje til Kristiansund. Forslaget krev utbygging av radardekning i dei mest risikoutsette delane av strekninga, og utbygging av AIS-dekninga på heile strekninga. Tiltaket gjeld Vestlandet og er kostnadsrekna 127 mill. kr.

3.4.2. Hamne og farleiltak

Gjennomsegling Stad skipstunnel

Prosjektet er planlagt med oppstart i 2019 og skal fullførast i siste seksårsperioden. Prosjektet er rekna til om lag 2,4 mrd. kr. eks. mva og fagadministrasjon.

Ein trygg og effektiv seglas forbi Stad er prosjektutløysande behov. Strekninga rundt Stad er blant dei mest verutsette og farlegaste områda langs norskekysten. Risikoen for ulukker ved å passere Stadhavet er også høgre enn på andre kyststrekningar.

Skipstunnelen er planlagt frå Moldefjorden til Kjødepollen. Lengda på tunnelen er 1700 m, den er 12 m djup, seglingsbreidde på 26 meter, tunnelbreidde 36 meter, seglingshøgde 33 meter og ein total høgde på 50 meter.

Tiltaket vil innebere etablering av ei gjennomgåande farlei i beskytta farvatn. Tunnelen vil bidra m.a. til styrka sjøsikkerheit.

Innsegling Florø hamn

Prosjektet er rekna til om lag 76 mill. kr eks. mva. og fagadministrasjon. Tiltaket er planlagt starta og fullført i siste seksårsperioden. Tiltak i andre planperiode er ikkje prioriterte.

Kalvåg fiskerihamn

Prosjektet er rekna til om lag 69 mill. kr eks. mva. og fagadministrasjon. Tiltaket er planlagt starta og fullført i siste seksårsperioden. Tiltak i andre planperiode er ikkje prioriterte.

4. Vurderingar og konsekvensar

For første gong har NTP ein tidshorisont på 12 år (2018 – 2029). Handlingsprogrammet er delt inn i seksårsperiodar, der første periode er konkretisert med årlege budsjett. Siste periode er sett på samla for heile perioden og tiltaka i denne perioden er ikkje prioriterte. Nasjonal transportplan blir vanlegvis rullert/revidert kvart fjerde år. Med dette som utgangspunkt kan det tenkast at tiltak som ligg inne med oppstart dei siste 2 åra av første periode kan bli vurderte på nytt når det gjeld prioritering (oppstart og fullføring).

Fylkesrådmannen registrerer at det også innanfor Kystverket sitt ansvarsområde er eit stort vedlikehaldsetterslep på infrastrukturen. Mål og strategiane for å få lukka vedlikehaldsetterslepet er, etter fylkesrådmannen si vurdering, både nødvendige og riktige. Det same gjeld mål, strategiar og tiltak for å betre trafikktryggleiken til sjøs. Både auka satsing på modernisering av navigasjonsinnretningane og utviding av tenestområdet til sjøtrafikksentralane på Vestlandet,, slik at ein får samanhengande trafikkovervaking frå Fedje til Kristiansund, er viktige tiltak for å betre trafikkleiken på sjø.

Den nasjonale transportpolitikken har som overordna mål å ha eit transportsystem som m.a. medverkar til omstilling til eit lågutsleppssamfunn. Overføring av gods frå veg til sjø skal bidra til å nå dette målet. Dette er ikkje mogleg utan eit godt kunnskapsgrunnlag over varestraumane i norske hamner. Fylkesrådmannen registrerer at Kystverket har behov for eit betre kunnskaps-grunnlag over varestraumane i norske hamner og at dette er eit viktig tiltak for Kystverket i handlingsprogrammet. Skal ein lukkast med å få meir gods over frå veg til sjø er det viktig med gode insentivordningar. Politiske vedtak om overføring av gods utan gode økonomiske insentiv, vil ikkje føre til slik overføring. Fylkesrådmannen ser det difor både som viktig og riktig at Kystverket vil styrke tilskotsordninga for overføring av gods frå veg til sjø, samt etablering av ei ny tilskotsordning for investering i utvikling av meir effektive og miljøvennlige hamner.

For Sogn og Fjordane er framlegget til handlingsprogrammet lite konkret på kva tiltak som skal gjennomførast kor tid. Unntaket er Stad skipstunnel som er sett opp med startløyving i 2019.

I fylkestinget si fråsegn til Nasjonal transportplan 2018 – 2029 vart det peika på at Kalvåg fiskerihamn måtte flyttast fram i prioritet med byggestart i 2018. I Kystverket sitt framlegg til handlingsprogram kjem Kalvåg fiskerihamn først i siste seksårsperiode. Frå 1.1.2020 vil ansvaret for fiskerihamneanlegg bli overført til dei nye fylkeskommunane. Kystverket sine midlar til fiskerihamner vil bli overført til dei nye fylka gjennom inntektssystemet. Dermed vil utbetring av Kalvåg fiskerihamn bli eit fylkeskommunalt ansvar etter 2020.

Vidare viste fylkestinget til at skipsleia sør for Bremanger er lagt inn som prosjekt for utdjuping av 13 grunner i høg ramme i Nasjonal transportplan 2018 – 2029). Fylkesrådmannen konstaterer at dette prosjektet ikkje ligg inne i kystverket sitt framlegg til handlingsprogram. Fylkestinget peika også på at det er behov for utsprenging i leia/innseglinga til Florø hamn. Dette tiltaket er viktig skipstrafikken på kysten og tilkomsten til Flora hamn. I Kystverket sitt framlegg til handlingsprogram ligg dette tiltaket i siste seksårsperiode i handlingsprogrammet.

4. Konklusjon

Kystverket sitt mål om å fjerne forfallet på navigasjonsinnretninga i første seksårsperioden er viktig for å sikre sjøfarten langs norskekysten. Det same gjeld målet om å stimulere til meir sjøtransport ved ei styrking av tilskotsordningane/etablering av nye tilskotsordningar.

Realisering av Stad skipstunnel er viktig for sjøtryggleiken langs kysten. Det er gledeleg at dette prosjektet no vert realisert med oppstart i første seksårsperiode og fullføring i siste periode. Viktige tiltak for Sogn og Fjordane som innsegling til Florø hamn og utbetring av Kalvåg fiskerihamn, bør inn i første seksårsperioden. Utdjuping av leia sør for Bremanger er ikkje inne i framlegget til handlingsprogram. Dette bør inn i siste seksårsperioden.