



KYSTVERKET

Hovedkontoret

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Akersgata 59
0180 OSLO

Deres ref.:
17/2061-8

Vår ref.:
2017/1656-46

Arkiv nr.:

Saksbehandler:
Beate Hundnes

Dato:
06.06.2019

Nasjonal transportplan 2022 - 2033 Oppdrag 1 til virksomhetene – Milepælsleveranse 10. juni 2019

Vi viser til bestilling fra Samferdselsdepartementet (SD) i brev 11. januar 2019 – Nasjonal transportplan 2022-2033: Oppdrag 1. Kystverket er gitt i oppdrag å levere en gjennomgang av innhold og status for samlet leveranse innen 10. juni 2019. Frist for endelig leveranse er 1. oktober 2019.

Økonomiske rammer i Kystverket

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. Totalt årlig budsjett er på om lag 2,6 milliarder (kr ekskl. mva. i 2019). Grunnlaget for den årlige finansieringen bygger på stortingsmeldingene *Meld.St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029* og *Meld.St. 35 (2015-2016) På rett kurs – Forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning*. I tillegg leverer Kystverket brukerfinansierte maritime tjenester. I 2019 er budsjett på bakgrunn av *Meld.St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029* på 1,45 milliarder kr ekskl. mva.

I Kystverkets handlingsprogram for perioden 2018-2029 er det lagt opp til en gradvis opptrapping av økonomiske rammer gjennom Nasjonal transportplan (NTP) (tabell 1).

Tabell 1: Økonomiske rammer til kystformål i NTP. Årlig gjennomsnitt. Millioner 2018-kr, ekskl. mva.

	2018-2023	2024-2029	2018-2029
Post 01 Driftsutgifter	743	869	806
Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold*	717	1 169	943
Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	277	278	278
Post 60 Tilskudd til fiskerihavner*	60	80	70
Post 71 Tilskudd til havnesamarbeid	7	0	4
Post 72 Tilskudd til overføring av gods	100	183	142
Post 73 Tilskudd havn	100	234	167
SUM	2 004	2 813	2 410

*Fiskerihavnetiltak og tilskudd til fiskerihavner går ut fra Kystverkets portefølje i 2020.

Kystforvaltningsavdelingen

Sentral postadresse: Kystverket
Postboks 1502
6025 ÅLESUND

Telefon: +47 07847

Internett: www.kystverket.no
E-post: post@kystverket.no

For besøksadresse se www.kystverket.no Bankgiro: 7694 05 06766 Org.nr.: NO 874 783 242

Brev, sakskorrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson

For området Beredskap mot akutt forurensning er det i handlingsprogrammet lagt opp til årlig effektivisering i driftsutgiftene på 0,5 %. Det er ikke gitt rammer for virksomhetsområdet i *Meld.St. 35 (2015-2016) På rett kurs – Forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning*, men det er beskrevet tiltak som anbefales gjennomført. Budsjett for 2019 er på 336 millioner kr ekskl. mva.

Lostjenesten og drift av fire sjøtrafikksentraler i Sør-Norge finansieres gjennom avgifter, som betales av brukerne selv. I handlingsprogrammet til Kystverket er det lagt opp til samme aktivitetsnivå i hele NTP-perioden, med en årlig effektivisering av driftsutgiftene på 0,5 %. Budsjett for 2019 er på 737 millioner kr ekskl. mva. for lostjenesten og 93 millioner kr ekskl. mva. for drift av fire sjøtrafikksentraler i Sør-Norge.

Status for oppdrag 1

Oppdrag 1 er gitt i tilknytning til Samferdselsdepartementet sitt arbeid med NTP 2022-2033. Som vist ovenfor er NTP grunnlag for finansiering av 1,45 milliarder kr i 2019, av et totalt årlig budsjett på 2,6 milliarder kr. For Kystverket er det formålstjenlig å behandle hele etaten under ett. Besvarelsen vil derfor ta utgangspunkt i hele Kystverkets virksomhetsområde, men ha spesiell fokus på områder som hører inn under NTP.

I denne milepælsleveransen er det tatt hensyn til at det ikke er forventet prosjektoptimalisering eller vurdering av opplegg for dynamisk arbeid med prosjektoptimalisering i planlegging og gjennomføring.

I beskrivelsen nedenfor følger først oppdragsteksten fra Samferdselsdepartementets brev, deretter hva dette betyr for Kystverket, inkludert status og hva som gjøres fram mot endelig svarfrist 1. oktober.

En kritisk gjennomgang av ressursbruken til oppgaver i regi av etatene med forslag til tiltak for økt kostnadseffektivitet/reduerte kostnader.

Området omfatter deler av post 01 Driftsutgifter, post 21 Spesielle driftsutgifter, post 71 Tilskudd til havnesamarbeid, post 72 Tilskudd til overføring av gods og post 73 Tilskudd havn.

Post 60 Tilskudd til fiskerihavner utgår fra Kystverkets portefølje i 2020 og er derfor ikke vurdert.

Tabell 2: Budsjett 2019. Millioner 2019-kr, ekskl. mva.

Post 01	Drifts- og forvaltningsoppgaver samt øvrig adm	210
Post 01	Beredskap mot akutt forurensning*	274
Post 21	Spesielle driftsutgifter*	44
Post 71	Tilskudd til havnesamarbeid	11
Post 72	Tilskudd til overføring av gods	77
Post 73	Tilskudd havn	50

*Finansieres ikke gjennom NTP

Post 01 Drifts- og forvaltningsoppgaver samt øvrig administrasjon:
Området er en samlepost som dekker blant annet ordinær administrasjon (kontorutgifter, interne tjenester, kommunikasjon etc) og fagområder som BarentsWatch, planmedvirkning,

saksbehandling, havnesikring, klima, miljø, metode- og modellutvikling samt IKT og Geodata. Budsjett for 2019 er 210 millioner kr.

Post 01 Beredskap mot akutt forurensning:

Kystverket ivaretar statens ansvar for beredskap mot akutt forurensning. Budsjettet for 2019 er på 274 millioner kr. Midlene dekker blant annet flyovervåking og satellittjenester, lagring og vedlikehold av utstyr, gjennomføring av kurs og øvelser og den nasjonale slepeberedskapen.

Post 21 Spesielle driftsutgifter:

Utgifter som omtales under dette området er spesielle driftsutgifter knyttet til beredskap mot akutt forurensning. Bevilgningen er en årlig generell tildeling til mindre aksjoner mot akutt forurensning, eller for å redusere risiko for akutt forurensning og midler til spesifikke aksjoner. Arbeid knyttet til ubåtvraket U-864 utenfor Fedje finansieres også over posten. Budsjett for 2019 er 44 millioner kr.

Post 71 Tilskudd til havnesamarbeid:

Tilskuddsordningen er planlagt gjennomført ut 2021 jf. gjeldende NTP. Budsjett for 2019 er 10,9 millioner kr.

Post 72 Tilskudd til overføring av gods:

Tilskuddsordningen er et av regjeringens tiltak for å overføre gods fra vei til sjø. Budsjett for 2019 er 77,4 millioner kr. Midlene tildeles for tre år, og det varierer derfor hvor mye midler som faktisk er disponible per år. Det er et krav til samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved innvilgning av tilskudd.

Post 73 Tilskudd havn:

Tilskuddsordningen er ny i 2019. Det fulle navnet er «Tilskudd til investering i effektive og miljøvennlige havner». Budsjett for 2019 er 50 millioner kr. Formålet med ordninger er at den skal bidra til å effektivisere logistikkjeden gjennom å utløse samfunnsøkonomiske lønnsomme investeringer i allment tilgjengelige havner.

Mulighet for effektivisering og/eller innsparing

Alle midler på post 01 er omfattet av ABE-ordningen som gir en årlig innsparing på 0,5 %. Dette er lagt til grunn i alle Kystverkets planer.

Drifts- og forvaltningsoppgaver som Kystverket ivaretar er i stor grad styrt av lover og forskrifter. Kystverket er førsteinstans for behandling etter havne- og farvannsloven, losloven og forurensningsloven. Hovedkontoret er i tillegg behandler av klagesaker der vedtak er fattet av regionkontorene. Plan- og bygningsloven er utgangspunkt for planmedvirkning og ulike internasjonale direktiver og forordninger gir grunnlag for arbeidet med blant annet havnesikring. Få ansatte per enhet gjør det vanskelig å gjennomføre effektiviseringstiltak ut over det som allerede er gjennomført i tidligere prosesser og gjennom ABE-reformen.

I følge regjeringens havstrategi skal aktiviteten i og i tilknytning til sjø øke framover. I den forbindelsen er det naturlig at Kystverket sine oppgaver knyttet til forvaltning av kyst- og havområdene vil øke. Økt overvåking og kunnskapsinnhenting vil også være naturlig. Økt grad av digitalisering i overvåking og saksbehandling kan redusere behovet for økte ressurser, men behandling av økte datamengder og utarbeidelse av ny kunnskap peker samtidig i retning av økt behov for mer menneskelige og digitale ressurser.

Beredskap mot akutt forurensning er en nasjonal oppgave som gjelder hele Norge – både på sjø og land. Beredskapsanalyser viser hvordan risiko for akutt forurensning er størst, og plassering av utstyrslager styres av responstid og tilgjengelige ressurser. Det er krav til minst 90 % operativ tilgjengelighet på statens oljevernutstyr. Kystverket jobber kontinuerlig med å optimalisere tilsyn med depoter, vedlikehold og bruk av ny teknologi. Vi vil vi i 2019/2020 gjøre en vurdering av om noe av dagens behov for flyovervåking i fremtiden kan erstattes av droneteknologi.

Tilskudd til havnesamarbeid, overføring av gods og tilskudd til havn er alle opprettet for å nå regjeringens mål om overføring av gods fra vei til sjø. Alle ordningene er midlertidige og evalueres underveis for å optimalisere effekten av ordningene. Tilskudd til havnesamarbeid skal stimulere til samarbeidsløsninger som gir bedre transportkvalitet og reduserte kostnader for næringen. Tilskudd til overføring av gods og til havn skal gi insentiv for å sette i gang prosjekter som er samfunnsøkonomisk lønnsomme, og som flytter gods fra vei til sjø eller reduserer tidskostnaden til næringen.

Videre arbeid fram mot 1. oktober

I tildelingsbrevet for 2019 står det at *i 2019 skal det igangsettes en gjennomgang av Kystverkets organisering*. SD vil komme tilbake til saken i egne prosesser. En gjennomgang av Kystverkets organisering vil nok også innebære at man ser på total ressursbruk og muligheter for effektivisering og kostnadsbesparelser. Det er ikke klarlagt hvor langt prosessen er kommet per 1. oktober.

I besvarelsen 1. oktober vil det bli gitt en mer detaljert gjennomgang av mulige effektiviseringstiltak, spesielt innenfor digitalisering og bruk av ny teknologi.

En plan for kostnadseffektiv ressursbruk innen drift og vedlikehold med oversikt over hvilke tiltak som er aktuelle på enkeltområder.

Området omfatter drift, vedlikehold og investeringer i navigasjonsinfrastruktur, drift av Kystverkets rederi, drift og investeringer i sjøtrafikksentralene og drift av lostjenesten.

Tabell 3: Budsjett 2019. Drift og vedlikehold. Millioner 2019-kr ekskl. mva.

Post 01	Navigasjonsinfrastruktur	372
Post 30	Navigasjonsinfrastruktur	78
Post 45	Navigasjonsinfrastruktur	83
Post 01	Rederi – fra beredskap*	12
Post 01	Sjøtrafikksentraler (statlig finansiering)	27
Post 01	Sjøtrafikksentraler (avgiftsfinansiert)*	91
Post 45	Sjøtrafikksentraler (statlig finansiert)	59
Post 45	Sjøtrafikksentraler (avgiftsfinansiert)*	2
Post 01	LOS-tjenesten (avgiftsfinansiert)**	721
Post 45	LOS-tjenesten (avgiftsfinansiert)*	16

*Finansieres ikke gjennom NTP

** 86 millioner er finansiert gjennom NTP – resten avgiftsfinansiert

Navigasjonsinfrastruktur:

Kystverket drifter og vedlikeholder om lag 21 000 innretninger for navigasjonsveiledning. Dette er alt fra staker til ulike innretninger med lys og fyrstasjoner. Kystverket har ansvar for 67/68 fredede fyrstasjoner. En forutsetning for å opprettholde sjøsikkerhetsnivået er god tilgjengelighet og driftstilstand på innretningene. Over mange år er det oppstått et etterslep i vedlikeholdsarbeidet. Ved å fornye eller modernisere objekter og øke satsingen på ordinært vedlikehold, har etterslepet de siste par årene blitt redusert. Effektiviseringen av rederiet, med å sette inn nye fartøy, har bidratt til å redusere vedlikeholdsetterslepet. Budsjett for 2019 er 533 millioner kr.

Rederiet:

Kystverkets rederi er en intern entreprenør med egne fartøy og arbeidslag som gjennomfører planlagte oppgaver innen bygging, drift og vedlikehold av navigasjonsinfrastrukturen. I tillegg inngår rederier sine fartøy og arbeidslag som en ressurs i Kystverkets operative beredskap mot akutt forurensning. Kystverket har de siste årene gjennomført en fartøysfornyelsesplan for å skifte ut gamle arbeidsbåter. Til nå er fire nye fartøy kommet i drift og det femte er under bygging. Rederidriften finansieres delvis gjennom midler til navigasjonsinfrastruktur og delvis gjennom midler fra beredskap mot akutt forurensning.

Sjøtrafikksentraler:

Kystverket opererer fem sjøtrafikksentraler som regulerer og overvåker skipstrafikken i definerte tjenesteområder langs norskekysten. Fire av sjøtrafikksentralene er avgiftsfinansierte. Vardø sjøtrafikksentral er statsfinansiert gjennom NTP. Nødvendige investeringer for å sikre overvåkingsutstyr er finansiert gjennom NTP. Budsjett for 2019 er 179 millioner kr, hvorav 86 millioner kr er statsfinansiert gjennom NTP.

Lostjenesten:

Lostjenesten er i hovedsak avgiftsfinansiert. Fra 2016 har 86 millioner kr blitt finansiert over statsbudsjettet. Totalt budsjett i 2019 er 737 millioner kr.

Mulighet for effektivisering og/eller innsparing

Vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinnretningene har blitt redusert de siste par årene. Dette skyldes i stor grad effektiviseringen som har skjedd i rederiet gjennom fartøysfornyelsesplanen. I tillegg har det blitt gjennomført mer geografisk planlegging for optimal utnyttelse av kapasiteten.

Rederiet har ved fartøysfornyelsen effektivisert driften sin ved å gjennomføre stadig flere oppdrag innenfor samme økonomiske rammer. Det er mulig å kostnadseffektivisere driften ytterligere. Det vil imidlertid bestandig være usikkerhet knyttet til værforhold og uplanlagte hendelser som havarier på innretninger og oljevernaksjoner.

Sjøtrafikksentralene er omfattet av et løpende teknisk fornyelsesprogram. Programmet skal gjennomgås for å optimalisere nytten. Et prosjekt med utvidelse av dekningsområdet for trafikksentralen i Fedje startet opp i 2018 og forventes ferdig i 2023. Prosjektet skal optimaliseres, og ulike modeller for innkreving av avgifter vurderes.

Lostjenesten sin operative drift er en egen driftsenhet i Kystverket. Bakgrunnen for organiseringen er NOU 2013:8. I forbindelse med utskilling av den operative driften ble Kystverket i 2016 bedt om å vurdere kostnadsbesparende tiltak. Det har blitt gjennomført en effektivisering tilsvarende 17,64 millioner kr i perioden 2017-2018. Lostjenesten er

avgiftsfinansiert og fokuset er hele tiden på kostnader og optimal drift. Avgiftsøkninger ut over normal pris- og lønnsvekst vil ikke bli akseptert i næringen.

Videre arbeid fram mot 1. oktober

I besvarelsen 1. oktober vil arbeidet med navigasjonsinnretninger bli nærmere beskrevet. Aktuelle tiltak innen både planlegging og gjennomføring vil bli gjort rede for. Dette gjelder også for fyrstasjonene. Fremtidig dimensjoneringsbehov vil legges til grunn for en ny vurdering av fartøysfornyelsesplanen. Sjøtrafikkcentralenes fornyelsesprogram og utviding vil bli gjennomgått.

Det arbeides videre med å bruke ny teknologi, for eksempel i e-navigasjon og overvåking, samt samfunnssikkerhet, frem mot endelig leveranse.

En oversikt over resultatet av optimaliseringen av prosjekter/strekninger/pakker/konsepter som er aktuelle for prioritering. Dette inkluderer anslag for samfunnsøkonomisk lønnsomhet, herunder vurderinger av ikke-prissatte konsekvenser og klimaeffekt. Videre skal det gis en omtale av prosjektet, spesielt må det beskrives hvilke utfordringer det skal løse og hvordan tiltaket adresserer den identifiserte utfordringen.

Området dette gjelder for Kystverket er det som vi kaller havne- og farledstiltak og har bevilgninger over post 30. Budsjett for 2019 er på 300 millioner kr, hvorav 176 millioner kr er til farleder og 124 millioner kr til fiskerihavner.

Kystverket har endret planleggingsregiment på farledstiltak, og utvikler nå metoder for strekningsvis planlegging med prosjektoptimalisering i alle faser parallelt med planleggingen (se punkt om mer strategisk planlegging av investeringsporteføljen). Prosjektene som er nevnt i NTP 2018-2029 er behovsvurdert på nytt, og i stor grad innarbeidet som tiltakspakker og del av en større strekning der planleggingen har startet med nytt utgangspunkt. Kystverket gjør dermed ikke før-og-etter analyse på disse enkeltprosjektene, men vurderer de i en større sammenheng og som del av strekningene. Unntaket er Stad skipstunnel der Kystverket har et oppdrag fra SD om å gjennomgå kostnadene med det formål å få kostnadene ned til NTP-nivå (bestilling datert 14.12.2018) med svarfrist 15. juni 2019. Denne besvarelsen sendes som egen forsendelse til SD innen oppgitt frist.

Strekningene gjennomgår per dags dato samfunnsøkonomiske analyser, og vi presenterer derfor ikke de enkelte strekningene før endelig svarfrist 1. oktober. Det vil også være nødvendig å oppdatere de samfunnsøkonomiske analysene etter 1. oktober. Dette skyldes blant annet at det vil foreligge nye grunnprognoser og resultater fra en ny verdsettingsstudie. Verdsettingsstudiet vil gi nytte-kostnadseffekter ved fjerning av forurensede sedimenter på havbunnen. Studiet er i rute, og slutføres i desember 2019.

I besvarelsen 1. oktober vil det bli gitt en beskrivelse av alle strekningene (12-13 stk.) som er aktuelle for prioritering. Det er da gjennomført samfunnsøkonomisk analyse, inklusive risikoanalyse og vurdering av ikke-prissatte konsekvenser. Behovene som ligger til grunn for tiltakene beskrives.

Forslag til opplegg for dynamisk arbeid med prosjektoptimalisering i både planlegging og gjennomføring.

Dette er ikke en del av bestillingen til 10. juni. Dette vil det bli redegjort for i besvarelsen 1. oktober 2019.

Redegjørelse for gjennomførte og planlagte grep for mer strategisk planlegging av investeringsporteføljen.

Etter at NTP 2018-2029 ble ferdigstilt hadde Kystverket en intern evaluering av investeringsporteføljen og system for prioritering internt i Kystverket og i NTP-prosessen. Konklusjonen av evalueringen var at vi burde endre tilnærmingen for å sikre gjennomgående standard på lengre strekninger, ha mer fleksibilitet i gjennomføringsfasen og synliggjøre nytten av investeringer på en bedre måte. I tillegg så vi at kampen om ressurser i framtiden ville øke, og at det var nødvendig å vurdere flere alternative løsninger for å sikre sjøtransporten.

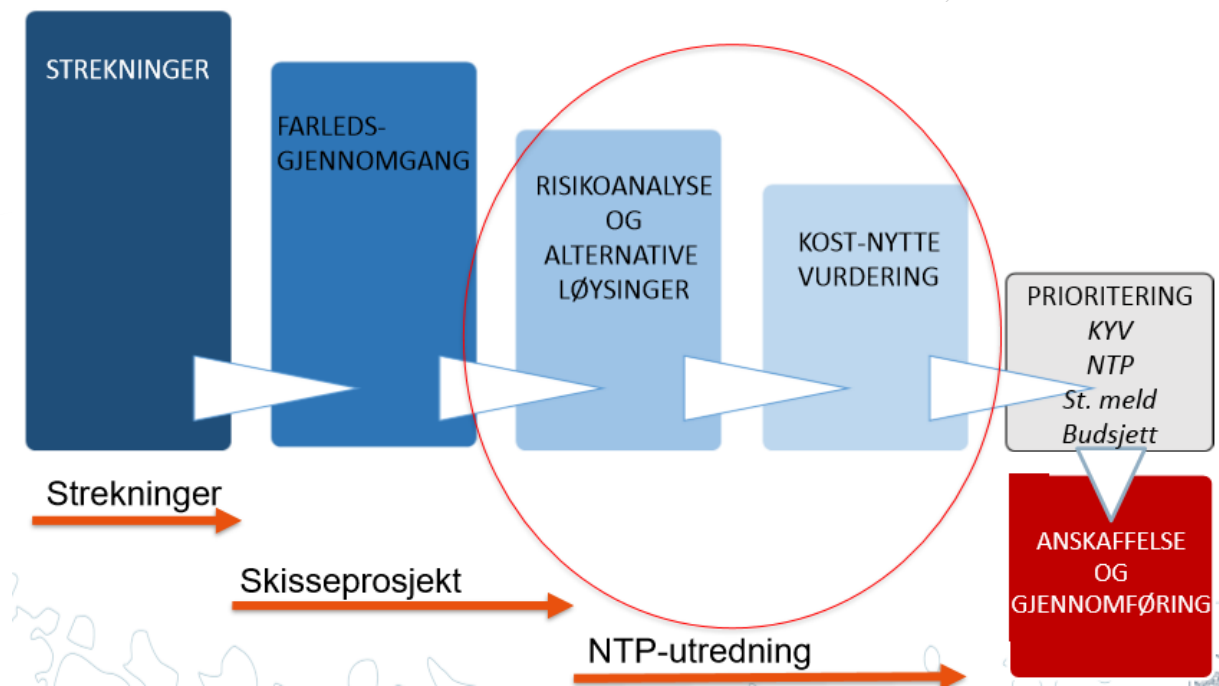
I stedet for å jobbe videre med eksisterende planer for punkttiltak på fiskerihavner og farleder startet vi opp et nytt arbeid som kun omfattet farleder. Fiskerihavnetiltak går ut fra Kystverkets portefølje i 2020.

Det vi ønsket å oppnå med ny tilnærming var følgende:

- Sikre god måloppnåelse på investeringsporteføljen
- Få fram de beste løsningene
- Strekningsvise planer (ikke bare punkttiltak)
- Gjennomgående standard ved trafikal avhengighet
- Fleksibilitet og effektivitet i planlegging og gjennomføring

Først ble det tatt en gjennomgang av eksisterende kunnskapsgrunnlag som input til utrednings- og analyseprosessene. Hele norskekysten ble delt inn i ulike strekninger på bakgrunn av trafikk, geografi og utfordringsbildet. Strekningene ble utgangspunkt for videre vurderinger der den metodiske tilnærmingen til arbeidet er som følger:

1. Farledsgjennomgang med behovsvurdering pr strekning
2. Risikoanalyse og alternative løsninger
3. Kost-nytte-vurderinger
4. Prioritering
5. Anskaffelse og gjennomføring



Den metodiske tilnærmingen er vist i figuren over. Figuren viser også hvordan porteføljen optimaliseres i alle faser. Vi starter bredt med farledsgjennomgang sammen med brukerne og relevante fagmiljøer og ser på alle behov per strekning. Deretter gjennomførte vi en kvalitativ risikovurdering. For hvert trinn prioriteres det hvilke tiltak og strekninger det arbeides videre med, slik at porteføljen trimmes og vi står igjen med færre og nyttigere tiltak jo lengre ut i prosessen vi kommer. Hvert enkelt trinn er godt dokumentert, slik at det er mulig å gå tilbake dersom for eksempel ny teknologi gjør at alternative løsninger må vurderes på nytt. Ringen viser hvor Kystverket er per i dag, med kvantitative risikoanalyser og samfunnsøkonomiske analyser.

I besvarelsen 1. oktober vil vi beskrive prosessen mer detaljert. Frem til svarfristen jobber Kystverket med gjennomføring av samfunnsøkonomiske analyser og prinsipper for optimalisering i anskaffelses- og gjennomføringsfasen. Ny måte å planlegge på gjør at metodeutvikling og analysearbeid må skje samtidig. Med få ansatte er dette et sårbart system, men såfremt det ikke dukker opp noen uforutsette hendelser knyttet til nøkkelpersonell, vil vi klare å levere innenfor oppgitt frist.

Vurdering av utbedringskonsepter opp mot nyinvesteringer, prosjektavgrensninger og standardvalg.

Vurderinger av ulike alternative løsninger innenfor investeringsområdet skjer gjennom prosessen beskrevet under punktet om mer strategisk gjennomføring. Ved registrering av behov på strekninger, ved farledsgjennomgangen og i analysene av alternative løsninger blir det vurdert om behovene er store nok, om de kan dekkes av andre typer tiltak (reguleringer, overvåking, tiltak gjennomført av andre instanser osv) og hvilke alternative løsninger som Kystverket selv kan iverksette av investeringstiltak. I besvarelsen 1. oktober vil vi beskrive dette nærmere og komme med eksempler.

Som en del av arbeidet gjøres det vurdering av hvorvidt endrede krav/føringer og ny teknologi kan bidra til mer kostnadseffektive løsninger.

Kystverket har per i dag ikke forslag til endrede krav/føringer som kan bidra til mer kostnadseffektive løsninger. Vi vil se videre på krav til utredninger og planlegging av investeringstiltak og andre tiltak, samt krav til rapportering før fristen 1. oktober.

Ny teknologi kan bidra til mer kostnadseffektive løsninger. Dette gjelder blant annet innenfor områder som overvåking, datainnsamling, reduksjon i klimagassutslipp, saksbehandling og analyser. I en mellomfase kan investering i ny teknologi føre til økte kostnader, særlig i tilfeller der ny teknologi er lite utprøvd eller i liten grad tatt i bruk blant våre brukere. Kystverket vil komme tilbake med eksempler på teknologi som kan bidra til mer kostnadseffektive løsninger for næringen og i egen virksomhet i besvarelsen 1. oktober.

Med hilsen

Einar Vik Arset
Kystdirektør

Per Jan Osdal
Assisterende kystdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg: