



KYSTVERKET

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Deres ref	Vår ref	Arkiv nr	Saksbehandler	Dato
	2021/5589-112		Beate Hundnes	26/05/2023

## Svar på spørsmål til leveransen på prioriteringsoppdraget

Viser til brev av 9. mai 23 med spørsmål knyttet til leveransen på prioriteringsoppdraget. I denne oversendelsen følger svar på spørsmål 29-42 som er rettet til Kystverket. Svar på spørsmål rettet til alle transportvirksomhetene sendes av Statens vegvesen.

Oppdaterte supersider sendes med i besvarelsen 3. oktober.

Nedenfor følger først spørsmålene i nummerert rekkefølge, med tilhørende svar.

### Spørsmål 29: Vedlikeholdsetterslep

*I årsrapporten for 2022 skriver Kystverket følgende: Dei siste åra er tilstandsgraden på innretningane jamt forbetra, og vi ser nokre teikn på at vi nærmar oss eit nivå som er gunstig over tid så lenge innsatsen blir halden ved lag. Det må gjerast meir djuptgåande analyser før dette «normalnivået» kan definerast – og desse berekningane bør ein vente med til omlegginga til IALA-standard er avslutta.*

*Dette kan tyde på at vedlikeholdsetterslepet er mindre enn tidligere antatt, og at vedlikeholdet av navigasjonsinnretninger vil bli mindre ressurskrevende i årene som kommer i og med at mange innretninger allerede er modernisert og at vedlikeholdsbehovet fremover derfor er redusert. Samtidig legges det opp til at innsatsen innen drift og vedlikehold av navigasjonsinnretninger videreføres eller økes i ramme 2 (innsats som i dag, men økt ramme pga. prisjustering) og ramme 3 (økt innsats). Kan Kystverket forklare dette nærmere og gi en begrunnelse for prioriteringen av drift og vedlikehold av navigasjonsinnretninger?*

### Svar:

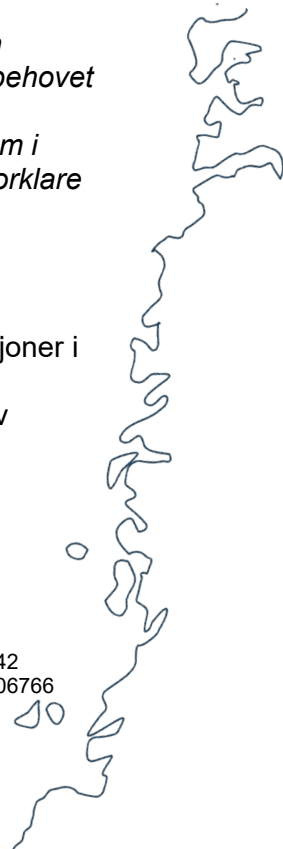
Kystverket har foreslått å øke midlene til drift og vedlikehold av navigasjonsinstallasjoner i ramme 2 og 3. Årsakene til dette er økt kostnadsvekst, økt antall objekter og lavere gjennomføringstakt enn tidligere forutsatt, lavere økonomisk effekt på vedlikehold av objekter med bedre tilstandsgrad, og økt ambisjonsnivå.

### **Økt kostnadsvekst**

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,  
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847  
E-post: [post@kystverket.no](mailto:post@kystverket.no)  
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242  
Bankgiro: 7694 05 06766



Kostnadsveksten innenfor materiell og tjenester knyttet til navigasjonsobjekter i sjø har vært særdeles stor det siste året, og dette forventes også å gjelde videre. Det grønne skiftet vil medføre langt høyere drivstoffutgifter sammenlignet med dagens nivå, og dette vil resultere i fortsatt høy prisvekst innen segmentet. Foreløpige tall viser at fjorårets materialkostnader for de samlede navigasjonsobjekter i sjø ville ha kostet 25 mill. kr mer i 2023. I tillegg ser vi en betydelig vekst i lønnsvilkår i sammenlignbare maritime næringer, noe som vil påvirke Kystverkets utgifter i kommende perioder.

### **Økt antall objekter og lavere vedlikeholdstakt enn antatt**

I NTP 2018-2029 var det lagt opp til at vedlikeholdsetterslepet skulle lukkes, og en er på vei mot dette målet. Arbeidet med strekningsvise tiltaket (nyanlegg) har tatt noe av vår kapasitet, og takten på reduksjon av etterslepet er derfor lavere enn forutsatt og vi vil trenge lenger tid enn planlagt. Kystverkets portefølje av navigasjonsinnretninger er omfattende, med 22 000 anlegg og mengden vokser hvert år. Målsetningen er å opprettholde tilstandsgrad 1, og dette krever en vedlikeholdsplan som går over flere år. På samme måte som etablering av nyanlegg i strekningsvise tiltak, er pågående omlegging av sektorlykter til IALA-standard en viktig del av å bedre tilstandsgrad på navigasjonsinstallasjonene. Gamle anlegg vil da i hovedsak bli byttet ut med nye komponenter. Når dette arbeidet er fullført, vil en ha større erfaringsgrunnlag for å vurdere omfang av rutineinspeksjoner/tilsyn som er påkrevd, også for de nye anleggene. Omlegging var i 2019 planlagt å ta syv år, slik at en er i ferd med å bygge opp denne kunnskapen kontinuerlig i perioden. Likevel er det for tidlig å fastslå nøyaktig hvordan dette vil slå ut på driftsvedlikeholdet samlet. Foreløpig anslag er at vi ikke når målsetningen om 5% reduksjon av vedlikeholdsetterslep i 2023, selv med prisjusteringene foreslått i RNB.

### **Lavere økonomisk effekt på kommende vedlikeholdsjobber**

Den økonomiske effekten på vedlikeholdsjobber vil endre seg etter hvert som vedlikeholdsetterslepet minker. Dette kommer av at objektene med meget dårlig tilstand, tilstandsgrad 3 (TG3), i stor grad er tatt. I videre arbeid vil en prioritere objekter med middels dårlig tilstand (TG2). Tidsbruken og kostnader til forberedelser og utførelse er imidlertid om lag den samme. Dette gjør at den økonomiske effekten på vedlikeholdsetterslepet blir lavere.

### **Økt ambisjonsnivå**

I dagens ramme tas ikke etterslepet på fyrbygninger ned. Ramme 3 vil gi rom for mer planmessig og rasjonelt vedlikehold også av fyrbygninger, og en kan imøtekomme høyere krav til standard, universell utforming, digitalisering med videre. Tiltaket setter Kystverket i stand til å gjennomføre en flerårig plan for styrt vedlikehold av bygningene, kontra å arbeide utelukkende etter ad-hoc-metoden. Tiltaket vil bidra til bedre bevaring og standard på fyrbygningene (vann, avløp og renovasjon, adkomst, bedre oppvarming og sikrere el-anlegg) som gir økt kvalitet på bygningsmassen som er utleid, og kan i så måte bidra til en mer positiv opplevelse for besøkende, legge til rette for økt besøk og økt formidling av kystkultur. Herunder vil det ofte være hensiktsmessig å gjøre endringer i energiforsyningene slik at klimagassutslippene reduseres.

### **Spørsmål 30: Flåtefornyelse**

*I ramme 2 foreslår Kystverket å redusere tilskuddet til effektive og miljøvennlige havner for å kunne finansiere det sjette og siste fartøyet i Kystverkets fartøysfornyingsplan. Det legges opp til bygging av det sjette fartøyet også i ramme 3. I tillegg er det her satt av midler til å ombygge dagens hybridfartøy til nullutslippsfartøy.*

*Fartøysfornyingsplanen er ikke oppdatert, og Kystverket peker selv på at vedlikeholdsbehovet er endret som følge av reduksjon av vedlikeholdsetterslepet og*

*fornyng av navigasjonsinstallasjonene. Vi kan ikke se at det er gjort rede for hvorfor det er behov for et siste fartøy og eventuelle alternative løsninger for å håndtere dette behovet.*

*Vi ber om at Kystverket vurderer alternativer til å fullføre fartøysfornyingsplanen, herunder hvordan eksisterende fartøy kan løse vedlikeholdsoppgavene. Dette må ses i sammenheng med at det allerede er gjennomført oppgraderinger av Kystverkets fartøy og at vedlikeholdsoppgavene må forventes å reduseres over tid, jf. spørsmålet over om vedlikeholdsetterslep. Vi ber også om at Kystverket konkretiserer hvor store reduksjoner i klimagassutslipp fra egen virksomhet som kan oppnås gjennom å bygge et sjettede fartøy samt å bygge om eksisterende hybridfartøy om til nullutslipp.*

Svar:

Kystverket har i dag seks fartøy, fem multi-fartøyer og ett gammelt anleggssartøy. I forslagene til ramme 2 og 3 er det lagt inn finansiering til et sjettede multi-fartøy og i ramme 3 ombygging til nullutslippsløsninger for hele flåten.

Behovet for et sjettede fartøy er relatert til å opprettholde en robust tjeneste som også tilfredsstillende nye behov. En videreføring av dagens flåte med fem multi-fartøyer gir økt risiko for redusert produksjonskapasitet dersom et fartøy må tas ut av tjeneste. Et sjettede fartøy vil gi en langt bedre robusthet i flåten. I tillegg har fokus på samfunnssikkerhet økt, og vi ser at multi-fartøyene er en etterspurt ressurs til dette. På den annen side viser siste revisjon av beredskapsanalysen at en ikke krever skrogmontert oljevernustyr. Et alternativ til å anskaffe et sjettede multi-fartøy, er å videreføre dagens gamle anleggssartøyer lenger enn planlagt. Dette vil da gi lavere kapasitet, mindre redundans og større miljøavtrykk. Anleggssartøyet vil også ha økende sårbarhet for teknisk nedetid grunnet alder.

Ambisjonen i ramme 3 er å ha en moderne flåte fartøyer som tilfredsstillende fremtidige miljøkrav, en raskere/økt modernisering av objekter, samt en satsning på større fyrvedlikehold. Kystverket har tidligere gått foran i utviklingen av ny teknologi for fartøyer. Vår plan med et sjettede fartøy er å etablere et fartøy med en tredje energibærer (nullutslippsløsning) og vise vei i det grønne skiftet. Ambisjonen er også at rammen skal legge til rette for videre utvikling av navigasjonsinnretningene, med nye robuste tjenester for brukerne i en fremtid med økt bruk av autonome systemer. Herunder inngår også muligheter for å ta i bruk nye energiformer på tradisjonelle fyrstasjoner som ikke er tilkoplede landstrøm.

Vi anbefaler uansett å etablere nullutslippsløsninger på de to eldste diesel-elektriske fartøyene OV Utvær og OV Skomvær, samt forbedre den tekniske løsningen på eksisterende hybride fartøy OV Bøkfjord.

Kystverket vil redusere utslipp av CO<sub>2</sub> med 5400 tonn årlig (2022 forbruk), dersom alle fartøyene blir ombygd til nullutslippsløsning.

Spørsmål 31: Tilskudd til kommunale fiskerihavner

*Kystverket skriver at tilskuddene bidrar til å trygge og/eller skape ny næringsaktivitet i kystkommunene, og at erfaringen viser at ordningen bidrar til realisering av en rekke prosjekter med stor effekt med relativt lave kostnader. Det vises også til at det er stor søknad om midler. Til tross for dette har Kystverket ikke valgt å øke rammen for tilskuddsordningen i ramme 2. I ramme 3 er det lagt inn en moderat økning på 50 mill. kr. Vi ber om en nærmere begrunnelse for hvorfor denne tilskuddsordningen ikke er prioritert høyere. Vi ber også om en redegjørelse for sammenhengen mellom disponering av midler til fiskerihavnetiltak over post 30 og midler som settes av til kommunale fiskerihavnetiltak over post 60.*

### Svar

Post 60 har vist å fremme gode tiltak, og vi foreslår derfor i ramme 3 å øke posten med 50 mill. kr. Med denne økningen sikrer vi en betydelig vekst til de kommunale fiskerihavnene. Samtidig beholder vi sannsynligheten for at prosjekter som får tilskudd er modne prosjekter som treffer målet med ordningen best.

Fra noen år tilbake erfarte vi at vi klarte å omsette om lag 50 mill. kr på denne ordningen på det jevne, men også på det meste. Selv om vi akkurat i år har søknadssummer som langt overstiger dagens ramme ønsker vi en forutsigbar rammestørrelse som gir en varig ordning med høyest mulig omsetning av tildelt budsjett og samtidig høyest grad av måloppnåelse.

Vi utelukker ikke at ordningen kan få høyere ramme enn dette, men når Kystverket må velge formål som skal dekkes synes rammeforslaget med en moderat økning i ramme 3 til post 60 totalt sett som fornuftig.

### Spørsmål 32: Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner

*Kystverket peker på at omstilling til nullutslippsløsninger/reduksjon i klimagassutslipp er den største utfordringen sjøtransporten står overfor. Samtidig foreslås det å kutte i rammen til tilskudd til effektive og miljøvennlige havner i ramme 2 og 3 (sammenlignet med budsjett 2023). Denne tilskuddsordningen er blant få virkemidler innen Kystverkets ansvarsområde som kan gi et viktig bidrag til å håndtere denne utfordringen. Vi ber om en nærmere forklaring på hvorfor Kystverket likevel har valgt å nedprioritere denne ordningen.*

### Svar

Størrelsen på ramme 1 gjør at det ikke er tilstrekkelige midler til å anskaffe et sjette fartøy for Kystverket som også skal være et nullutslippsfartøy, og det er heller ikke midler til å bygge om eksisterende fartøy med hybrid fremdriftsløsninger til å bli nullutslippsfartøy.

Kystverket har derfor valgt å opprettholde dagens nivå på tilskuddsordningen for effektive og miljøvennlige havner i ramme 1. For ramme 2 og 3 er det derimot prioritert midler til å fullføre fartøysfornyelsesplanen med et sjette fartøy som også skal være et nullutslippsfartøy. I ramme 3 er det også avsatt midler til ombygging av dagens fartøy til nullutslippsfartøy. Reduksjonen er fra et årlig gjennomsnitt på 98,2 mill. kr til 84,5 mill. kr i ramme 2 og 94 mill. kr i ramme 3. Kystverket mener at en innenfor disse rammene vil kunne gi et godt bidrag til modne prosjekt i tilskuddsordningen, samtidig som at etaten går foran i den grønne omstillingen med egne fartøy.

### Spørsmål 33: Sjøsikkerhetsanalysen

Vi merker oss at Kystverket skriver at ny helhetlig sjøsikkerhetsanalyse vil være klar til leveransen 3. oktober. Vi vil understreke at sjøsikkerhetsanalysen må ferdigstilles så raskt som mulig, og at resultatene av denne må hensyntas i det oppdaterte tallgrunnlaget og prioriteringene fra etaten 3. oktober.

### Svar

Resultatene vil bli innarbeidet i Kystverkets besvarelse 3. oktober.

### Spørsmål 34: Oversikt over bindinger

*I punkt 4.1.1 i Kystverkets leveranse er det en oversikt over bindinger inn i planperioden (tabell 2: resterende investeringskostnad for bundne tiltak 2025-2030). Er kostnadene som oppgis i denne tabellen kostnader som gjenstår etter 2022, eller er det kostnader som er forventet å gjenstå ved inngangen til planperioden (2025)?*

### Svar

Tabell 2 i Kystverkets besvarelse viser gjenstående kostnader ved inngangen til planperioden – altså ved inngangen til 2025. Bindingene kan imidlertid endre seg som følge av reviderte budsjett 2023 og statsbudsjettet for 2024, og vil derfor bli oppdatert ut fra sist kjente kunnskap i leveransen 3. oktober.

### Spørsmål 35: Samfunnssikkerhet

*Kystverket har levert en grundig vurdering av foreslåtte investeringstiltak med tanke på tiltakenes effekt på samfunnssikkerhet. Det er også pekt på hvordan Kystverket bidrar til å ivareta transportsikkerhet, fremkommelighet og transportevne. Vi savner imidlertid en vurdering av om endringene i den sikkerhetspolitiske situasjonen påvirker etatens arbeid med samfunnssikkerhet, utforming av de konkrete prosjektene og de foreslåtte prioriteringene. Vi ber om at Kystverket redegjør for hva etaten gjør for å hensynte den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen, herunder hvordan Kystverket understøtter Forsvaret, og hvordan de foreslåtte prioriteringene (ikke bare investeringstiltak) ivaretar samfunnssikkerhetshensyn. Vi ber også om at Kystverket vurderer om eventuelle kostnader knyttet til å ivareta Forsvarets behov, herunder mottak av alliert forsterkning i enkelte havner, bør dekkes av havneeier, eller om det bør settes av midler til dette innenfor de beregningstekniske rammene, for eksempel i form av en tilskuddsordning. Ev. konsekvenser for Kystverkets forslag til prioriteringer skal synliggjøres.*

### Svar

Kystverkets samfunnsansvar omfatter blant annet tjenester for navigasjonsveiledning til fartøy, sivil maritim overvåkning, sikring av havneanlegg og ivaretagelse av statens beredskap mot akutt forurensning. Dette er, hver for seg og samlet, helt sentrale bidrag til å holde sjøveien åpen og til å begrense alvorlige konsekvenser for befolkningen og miljøet dersom det inntreffer en ulykke. I totalforsvarssammenheng skal disse bidragene også fungere når samfunnet er utsatt for «hendelser som truer grunnleggende verdier og funksjoner og setter liv og helse i fare», slik situasjonsbildet er beskrevet i definisjonen av samfunnssikkerhet i Stortingsmelding nr. 5 (2020-2021). For Kystverkets del innebærer det at samfunnet forventer at vi skal levere på operative tjenester og myndighetsutøvelse også under større hendelser og kriser.

Kystverkets ansvar for navigasjonshjelpemidler, trafikkovervåkning, sjøtrafikksentraltjenester, losordningen, farledstiltak, maritim sikring og beredskap mot akutt forurensning har alle sider til samfunnssikkerhet. Ansvarsområdene er delvis knyttet til myndighetsrollen og delvis til at Kystverket er tjenesteyter. Felles for områdene er at de har et sivilt og normalsituasjonsfokus, og at de har sine begrunnelser i disse behovene, samtidig som de har en samfunnssikkerhetsmessig nytteeffekt. Kystverkets arbeid med samfunnssikkerhet har blitt intensivert i perioden fra 2016 og fremover, med skjerpet fokus siden februar 2022. Det siste året har sjøtrafikksentralen i Vardø bistått Utenriksdepartementet med å etablere kontakt mellom næringen og UD i spørsmål om sanksjoner og havneforbud, men for øvrig innebærer intensiveringen av samfunnssikkerhetsarbeidet ikke at Kystverket leverer andre tjenester eller utøver myndighetsrollen vår på andre måter. Vårt arbeid på dette området har vært fokusert på å bevisstgjøre våre ansatte på at vi skal levere på samfunnssikkerhetsoppdraget slik det fremgår av tildelingsbrev og andre førende dokumenter, og på å gå i dialog med andre relevante etater om hvordan Kystverket kan bidra med vår kompetanse til å hjelpe dem til å utføre deres samfunnsoppdrag i den gjeldende situasjonen.

I en nasjonal krise som truer grunnleggende samfunnsverdier og funksjoner vil det være minst like stort behov for å transportere gods som i en normalsituasjon. I fredstid fraktes om lag 80 % av importerte varer målt i tonn med skip. Av innenlands transport fraktes om

lag 42 % med skip. Seilas inn til norske havner og langs norskekysten kan tidvis være svært utfordrende. I en krise vil det være viktig at gods kommer hurtig frem. Videre er det, særlig ved globale kriser, et viktig poeng at gods og transportmidler ikke blir skadet av ulykker ettersom etterspørselen etter begge deler øker. Transportsikkerhetstiltak blir dermed kanskje enda viktigere enn i en normalsituasjon.

Losordningen sikrer at det til enhver tid er tilstrekkelig kompetanse i kystnavigasjon på broen på fartøyene som seiler langs kysten, og dette bidrar direkte til å sikre god transportsikkerhet. Videre vil kriser være svært mangeartede, og i kriser der det er redusert tilgang på elektroniske navigasjonshjelpemidler, eller der navigasjonsinstallasjoner ikke fungerer som normalt, vil losenes kompetanse være avgjørende for å veilede fartøy trygt til havn. Ved å opprettholde et loskorps langs hele kysten som er opplært i kystnavigasjon uten elektroniske hjelpemidler bidrar vi med beredskap til å sikre fremkommelighet også i en mer anstrengt krise. I den nåværende sikkerhetspolitiske situasjonen har lostjenesten en funksjon i kystoppsynet ved at de rapporterer til Forsvaret/PST om mistenkelige forhold i henhold til instruks for offentlige tjenestemenn langs kysten.

Gjennom overvåkning har sjøtrafikksentraltjenesten et godt bilde av skipstrafikken og bruker dette til å bygge situasjonsforståelse i Kystverket og med samarbeidende etater, herunder med Forsvaret. Sjøtrafikksentraltjenesten sender også ut navigasjonsvarsler dersom det oppstår forhold som de sjøfarende må være klar over. Dette har skjedd flere ganger de siste årene når Russland har varslet skyteøvelser i Norsk Økonomisk Sone. Gjennom disse tjenestene er sjøtrafikksentralene et viktig bidrag til totalforsvaret, særlig som overvåker men også gjennom å kunne kommunisere direkte med fartøyene. Som nevnt innledningsvis har også sjøtrafikksentralen i Vardø bidratt med å kommunisere om sanksjonsregimet til næringen og til å formidle kontakt mellom næringsaktører og Utenriksdepartementet som ansvarlig myndighet for sanksjonsregimet.

Kystverket har ansvaret for sivil maritim overvåkning. For å ivareta dette har vi et bredt spekter av sensorer og systemer som gir oss informasjon om fartøy i havn, på seilas langs norskekysten og i norske havområder. Sentrale systemer her er AIS (Automatic Identification System)-kjeden som fanger opp posisjonsrapporter fra fartøy som har AIS ombord, LRIT (Long Range Information and Tracking) og SafeSeaNet-Norway. De to første systemene er etablert som følge av regelverk fra FNs sjøfartsorganisasjon, IMO, og det siste er den norske nasjonale meldeportalen for skip som er etablert med bakgrunn i EU-regelverk. Overvåkningskapasitetene er et svært viktig bidrag til samfunnssikkerhet, og vi viser til omtalen av dette i svaret på bestillingen som omhandler økt havovervåkning.

Når det gjelder farvannstiltak og effekten fysiske navigasjonsinstallasjoner har for samfunnssikkerhet er dette omtalt relativt omfattende i besvarelsen på prioriteringsoppdraget. Havners kostnader til å ivareta Forsvarets behov håndteres i dag gjennom kommersielle mekanismer ved at Forsvaret kjøper tjenester fra havnene. Planleggingen av øvelser med havnene skjer i direkte dialog mellom Forsvaret og havnene og Forsvarets logistikkorganisasjon har også direkte kontakt med enkelte havner om et mer omfattende samarbeid. Dagens tilskuddsordninger er ikke innrettet for å ivareta investeringer som er ment å ivareta forsvarsmessige hensyn. Spørsmålet om en eventuell etablering av en slik ordning vil kreve vesentlig mer utredning enn tidsrammen for denne bestillingen har tillatt, og vil være vesentlig avhengig av innspill fra Forsvaret og havnene som en slik ordning eventuelt vil være aktuelt for. Forsvarets behov for havnetjenester i forbindelse med mottak av allierte forsterkninger handler i stort om tilgjengelige kaifronter og tilgang til RORO-ramper, nærhet til veg- og jernbaneinfrastruktur og areal for mellomlagring og omlastning.

### Spørsmål 36: Økt havovervåkning

*Kystverket anbefaler, i forslag til prioriteringer i ramme 3, å satse på styrket havovervåkning i samarbeid med Norsk Romsenter og Forsvaret. Vi ber om at Kystverket redegjør for hvordan kostnadene er tenkt fordelt mellom de aktuelle etatene, hvor store kostnader som vil påløpe for Kystverket i hhv. første og andre del av planperioden dersom dette gjennomføres og hvilket ansvar og hvilke oppgaver Kystverket vil ha i satsningen. Vi ber også om en samfunnsøkonomisk vurdering av tiltaket der det spesifiseres hvilken nytte tiltaket vil ha innenfor Kystverkets ansvarsområde.*

### Svar

#### **Hvordan kostnadene er tenkt fordelt mellom de aktuelle etatene?**

I 2019 tok Norsk Romsenter initiativ til et mulighetsstudium av styrket norsk satsing på havovervåkning, hovedrapport er vedlagt. Forsvaret, Norsk Romsenter og Kystverket bidro med analyser av kostnader og nyttevirkinger innenfor sine sektorer. Her inkluderte Kystverket sivil overvåking av skipstrafikk innenfor hele den sivile maritime myndighetssektoren.

Samlet sett fant mulighetsstudien at en konstellasjon på 9 satellitter med 6 års levetid per satellitt, hver utstyrt med AIS-sensor og en ikke-kooperativ sensor, var hensiktsmessig. Innenfor sivile maritime myndigheters sektorer anslo Kystverket en mernytte på 40MNOK/år utover nytten av dagens konstellasjon av AIS-satellitter. Dette i all hovedsak innenfor fiskeriområdet med kontroll av UUU-fiskeri. Innenfor Kystverkets sektor ble bare nytte i den løpende produksjon i sjøtrafikksentraltjenesten vurdert og det ble bare funnet neglisjerbar mernytte av å utvide fra dagens konstellasjon av AIS-satellitter til en konstellasjon som nevnt. Dette skyldes anslag av at de aller fleste skip bruker AIS normalt og at dette resulterer i god overvåking av skipstrafikken for sjøsikkerhetsformål basert på dagens konstellasjon.

Norsk Romsenter har kalkulert samlet kostnad for etablering, drift og fornying av en konstellasjon på 9 satellitter med 6 års levetid per satellitt til 150MNOK årlig. Kystverket mener at sivil sektor sitt bidrag i den nye satsingen ikke kan overstige nytten i denne sektoren og at Kystverkets bidrag derfor ikke kan overstige kostnaden for dagens konstellasjon på 15MNOK årlig pluss mernytten på 40 MNOK årlig for den utvidede konstellasjonen. Forsvarets vurdering av nytte eller bidrag til inndekning av kostnader er ikke kjent for Kystverket.

#### **Hvor store kostnader som vil påløpe for Kystverket i hhv. første og andre del av planperioden dersom dette gjennomføres?**

Kystverket sikter på en fast årlig kostnad for å bidra til å etablere styrke og opprettholde havovervåkingen. Kostnadsnivået har vært 15MNOK årlig siden 2014. I 2023 fikk Norsk Romsenter i oppdrag å gjennomføre en satsing på 450MNOK fordelt over tre år som omfattet idriftsetting av tre satellitter ila 2025/2026. For å videreføre oppbyggingen av konstellasjonen fra 2026 og videre vil det da påløpe kostnader fra 2024 for å bygge satellitter med sikte på idriftsetting i 2026 og senere. Forsvaret har ikke klargjort hvor stort eller fra når et eventuelt bidrag vil komme fra Forsvaret. Derfor foreslår Kystverket en satsing fra Kystverket med 40MNOK årlig, i tillegg til de 15MNOK årlig som har vært nivået tidligere, for å bygge ut konstellasjonen videre.

#### **Hvilket ansvar og hvilke oppgaver Kystverket vil ha i satsningen?**

Kystverket vil ivareta den sivile maritime havovervåkingen gjennom å ha dialog med relevante maritime myndigheter for å kjenne deres behov når det kommer til egenskaper og ytelser for sensorene og satellittkonstellasjonen. Dette for å fremme disse behovene inn i samarbeidet med Forsvaret, Norsk Romsenter og FFI.

Kystverket vil distribuere dataene fra satellittene til brukere i Kystverket som en utvidelse av de havovervåkingsdata som Kystverket distribuerer i dag. Det vil også legges til rette funksjonalitet i sluttbrukersystemet Sporing og Samhandling i BarentsWatch som er det viktigste tverretatlige systemet på sivil side i Norge der havovervåkingsdataene anvendes. I tillegg finnes det støttesystemet for sjøtrafikksentralene, distribusjonsløsninger som Kystdatahuset, Barents Watch NAIS og digital åpen publisering av data. Distribusjon av overvåkingsdata begrenses likevel, som i dag, av hensyn til informasjonssikkerhet og personopplysninger.

### **Samfunnsøkonomisk vurdering av tiltaket der det spesifiseres hvilken nytte tiltaket vil ha innenfor Kystverkets ansvarsområde?**

Kystverket vurderte nytten innenfor sivil maritime myndigheter av styrket satellittbasert havovervåking i 2020 og det ble laget en samfunnsøkonomisk analyse basert på det, vedlagt. Her var nytten strengt innenfor Kystverkets ansvarsområde neglisjerbar, men senere er samfunnssikkerhetsnyttens vurdert kvalitativt med 3R-metoden der konklusjon var at satsingen ventes å gi betydelig økt robusthet og redundans i havovervåkningen. Dette ved å overvåke fartøy som ikke sender ut AIS-signaler og en vil da ikke lenger være avhengig av at GPS fungerer, og fordi det vil etableres flere satellitter og en styrket bakkeinfrastruktur. Det vurderes at satsingen ikke vil få betydning for restitusjonstiden for havovervåkningen etter eventuelt tap av konstellasjonen.

### Spørsmål 37: Klimatilpasning

*Kystverkets omtale av klimatilpasning i svaret på prioriteringsoppdraget svarer ikke i tilstrekkelig grad ut bestillingen i oppdraget på dette området. Vi ber om en redegjørelse for hvilke konkrete klimatilpasningstiltak som anbefales gjennomført innenfor de beregningstekniske planrammene, hvilke kostnader disse vil ha i NTP-perioden og hvilke effekter tiltakene vil ha med tanke på tilpasning til fremtidige klimaendringer.*

*Kystverket skal videre vurdere om tilskuddsordningene på post 60 og post 71 kan innrettes slik at det åpnes for å gi støtte til klimatilpasning av havneinfrastruktur innenfor uendrede tilskuddsrammer. Dette kan bidra til klimatilpasning av privat og kommunal havneinfrastruktur.*

*Vi ber også om at Kystverket redegjør for arbeidet med å kartlegge tilstanden til de statlige fiskerihavneanleggene og en vurdering av om disse anleggene er tilpasset fremtidige klimaendringer. Kystverket bes også vurdere i hvilken grad behovet for klimatilpasning av disse fiskerihavneanleggene hensyntas innenfor prioriteringene Kystverket har foreslått i svar på prioriteringsoppdraget.*

### Svar

Når det gjelder klimaendringer og hvilken betydning dette vil ha for sjøtransporten har Kystverket tidligere svart ut dette i forbindelse med deloppdrag 7 i forbindelse med NTP 2022-2033. Det store bildet har ikke endret seg siden denne leveransen. Vi vet at havnivået vil stige og at bølgehøyden vil øke, mens vi mangler kunnskap om forventet antall stormskader og tilhørende kostnader. For Kystverkets del er det beregning av levetid på maritim infrastruktur, og dimensjonering av denne som kan rubriseres under konkrete klimatilpasningstiltak. Når det gjelder departementets spørsmål om hvilke konkrete klimatilpasningstiltak som anbefales gjennomført er det i all hovedsak en videreføring av eksisterende tiltak. I det videre vil vi knytte noen kommentarer til disse.

Når det gjelder digital infrastruktur, som AIS-basestasjoner og radarer, ligger disse i noen grad utsatt til, men de vil ikke påvirkes av klimaendringer i uoverskuelig fremtid.



Installasjonene er robust bygget, og er dimensjonert for å tåle relativt harde påkjenninger. De er avhengig av kraftforsyning og kommunikasjonskabler, og bortfall av strøm og kommunikasjonslinjer er et vel så sannsynlig scenario som skade på installasjonen selv som følge av klimaendringer. Hvilke kostnader som er knyttet til klimatilpasningselementet av dette i NTP-perioden er ukjent.

Kystverkets beredskapsanalyse fra 2022 slår fast at det som følge av klimaendringene ventes en økt hyppighet av naturhendelser, så som ekstremvær med påfølgende ras- og flomsituasjoner. Slike hendelser kan medføre akutt forurensning, forøpling og drivende gjenstander som utgjør en fare for sjøsikkerheten. Kystverkets fartøy og annet utstyr egner seg spesielt godt til å håndtere drivende gjenstander på sjøen og i vassdrag, og våre droner og fly kan også være viktige ressurser for å hente inn situasjonsbilder under en naturhendelse. Graden av økt ressursbruk i NTP-perioden knyttet til dette er pr. nå ukjent.

Navigasjonsinnretninger og tilpasning av disse til forventede klimaendringer er et kontinuerlig og langsiktig arbeid som Kystverket har fokus på. Normal levetid for de fleste navigasjonsinnretningene er 30-60 år, og det er i stor grad økning i intensitet og varighet av bølger og vind som utgjør en trussel, sammen med vedlikeholdsetterslepet. Klimatilpasningen skjer gjennom endringer i dimensjonering av strukturelle komponenter i objektene, slik som f.eks. høyde fra havflate til underkant av objektet. I tillegg til å redusere vedlikeholdsetterslepet har Kystverket de senere årene fokusert på å gjøre kraftforsyningen til deler av navigasjonsinnretningene mer motstandsdyktig mot utfall. Blant annet ved å i større grad etablere lokal kraftforsyning ved hjelp av solceller og ved å etablere batteribackup på flere objekter som baserer seg på landstrøm. Hvilke kostnader som er knyttet til klimatilpasningselementet alene av arbeidet med navigasjonsinnretninger i NTP-perioden er dermed ukjent.

Behovene for klimatilpasning av nye, egne moloer samt moloer som skal bygges om for å øke standarden er beskrevet i molohåndboka. De tiltak som har vært utredet, prosjektert og gjennomført de senere år har vært dimensjonert i tråd med det som fremkommer i denne. Molohåndboka beskriver at tiltakene skal dimensjoneres for 200 års bølge og stormflo inkluderer forventet effekt av klimaendringene. Den parameteren som vil påvirke våre konstruksjoner mest er stormflo og vannstandsøkning. Kostnaden i NTP-perioden knyttet til klimatilpasningsaspektet for molo kan ikke isoleres fra øvrig kostnad.

Kystverket vil avslutningsvis under dette spørsmålet knytte en betraktning til beregning av kostnader og klimatilpasning. Et endret fysisk risikobilde har gitt behov for økt dimensjonering av Kystverkets anlegg og installasjoner, som følge av sterkere miljøpåvirkning som ekstremvær, økende havnivå mv. Kostnader knyttet til økt dimensjonering er komplisert å beregne, fordi usikkerhet rundt virkningene av klimaendringer gir usikkerhet rundt hva som er en optimal dimensjonering. Nyttensiden vil være et usikkert produkt av samspillet mellom klimaendringer, klimapolitikk og klimarelatert teknologisk utvikling, og er derfor også vanskelig å beregne.

For tilskudd til kommunale fiskerihavnstiltak (post 60) og for effektive og miljøvennlige havner (post 71) omtales ikke klimatilpasningstiltak i retningslinjene. Derfor er det som regel heller ikke en del av prosjektsøknadene eller vår saksbehandling. I en revisjon av retningslinjene anser Kystverket det som relevant å vurdere om klimatilpasningstiltak kan fremkomme mer eksplisitt. Vi kan i lys av vår innsats i det grønne skiftet revidere retningslinjene til å bli mer liberale i forhold til klimatiltak generelt.

Da det ble klart at ansvaret for fiskerihavnene skulle tilbakeføres til Kystverket ble det satt i gang et arbeid med å registrere tilstanden til Kystverkets anlegg og objekter i fiskerihavner.

Kartleggingen omfatter i underkant av 400 fiskerihavner, 680 moloer og 250 kaier. Ved utgangen av 2023 skal minimum 55% av havnene være tilstandskartlagt, og kartleggingen planlegges å være gjennomført i løpet av 2024. Registreringene vil bidra til å få oversikt over behov for vedlikehold slik at Kystverket kan legge en langsiktig plan for vedlikehold og reparasjoner samt legge innsatsen til de mest prekære behovene først. Arbeidet inkluderer en kartlegging av hvorvidt anleggene er tilpasset fremtidig påvirkning av klimaendringer, blant annet gjennom droneinnmåling, og vil danne grunnlag for planlegging av oppgraderinger av infrastruktur.

### Spørsmål 38: Teknologitiltak

*I prioriteringsoppdraget bes virksomhetene om å prioritere de teknologiske løsningene som er viktige for å løse trafikale utfordringer på en effektiv måte (innenfor de beregningstekniske planrammene), samt gi konkrete forslag til utvikling av digitaliserte løsninger og tjenester for både gods- og persontransport. Vi ber om at Kystverket konkretiserer hvilke teknologitiltak som foreslås gjennomført i de ulike plantekniske økonomiske rammene.*

### Svar

Teknologitiltak er et virkemiddel for å nå de øvrige transportpolitiske målene i NTP. Teknologitiltak i Kystverket understøtter NTP-mål om «effektiv bruk av teknologi» som underbygger de øvrige NTP-målene.

Rask teknologiutvikling øker risikoen for feilinvesteringer og det kan medføre at viktige investeringer utsettes. Den eksponentielle teknologiutviklingen gjør det utfordrende å planlegge teknologitiltak på lang sikt. Dekarbonisering av sjøtransporten er kostbar, både fordi utslippsfrie skip har høyere anskaffelseskostnader og fordi det fordrer bruk av energibærere som er vesentlig dyrere enn dagens fossile drivstoff. Det poengteres også at en ikke bør fokusere på teknologiutvikling som utelukkende innforstått med ny teknologi, men på å benytte eksisterende teknologi på bedre og mer effektive måter for å bidra til måloppnåelse for Kystverket (teknologikonvergens).

Det største potensialet innenfor teknologi og teknologiutvikling i Kystverket er identifisert innenfor digitalisering og automatisering, men det poengteres også at det ikke er kun digitale teknologier som faller innenfor teknologiutvikling i Kystverket. Digitalisering handler om å innlemme digital teknologi i arbeidsprosesser eller sosiale prosesser, der målet er å forbedre, effektivisere og/eller økonomisere de. Automatisering er teknikken å få systemer til å fungere uten, eller med liten grad av, menneskelig medvirkning. Det er identifisert en eksponentiell teknologiutvikling som er utfordrende i forhold til at regelverk og teknologioptak ikke holder samme tempo, samtidig som en ser utfordringer knyttet til prisøkning på teknologitiltak. I tillegg har det endrede situasjonsbildet med endrede sikkerhetspolitiske forhold innvirkning på prisvekst og digital sikkerhet. Teknologitiltak i Kystverket er relatert til for eksempel digitalisering av saksbehandling samt teknologiutvikling for økt sjøsikkerhet, miljøberedskap, nullutslipp og sikrere navigasjonsinstallasjoner.

### **Teknologitiltak innenfor de ulike plantekniske rammene**

Kystverket har levert prioriteringsoppdrag for NTP hvor de teknologiske løsningene er gjort rede for. Prioriteringene bygger på en antakelse om at ny teknologi og bedre bruk av data/big data kan gi muligheter for å prise og regulere bruk av infrastruktur og transporttilbud på en smartere og mer målrettet måte enn i dag, samtidig som det tar høyde for den høye graden av usikkerhet knyttet til eksponentiell teknologiutvikling og prisøkninger.

### Ramme 1 (-10%)

Lovpålagte oppgaver, forvaltning, drift og vedlikehold i første rekke på basis av eksisterende systemer og prosesser blir prioritert i denne rammen. Innenfor ramme 1 er det noen få muligheter for å omfordele midler for å øke satsningen på enkelte relevante teknologitiltak. Utfordringen er knyttet til prisøkning, og det er knyttet stor usikkerhet til hvorvidt en vil måtte bruke omfordeling av midler til å justere for dette. En ser i den siste perioden at utgifter knyttet til digitale tjenester har økt, eksemplifisert med Barentswatch. Digitalisering vil bli prioritert innenfor ramme 1, da den endrede samfunnsikkerhetspolitiske situasjon og krav til datasikkerhet fordrer prioriteringer i Kystverkets digitale grunnmur. Sektorresponsmiljø (SRM) for digital maritim sikkerhet og utvikling av den europeiske portalen for meldinger fra skip ved anløp i europeiske havner vil gjennomføres og digitale verktøy for havnesikringstjenesten vil bli innført. Det vil bli noe redusert satsning innenfor digitale tjenester i Kystverket (maritim ITS). Kutt i eksisterende ramme vil også kunne påvirke flyovervåkingstjenester og investeringer i fartøyssystemer for oljevern. Det vil ikke være mulig å fullføre fartøysfornyelsesplanen (sjette nullutslipps fartøy), og det er heller ikke mulig å sette av midler for å kutte i utslipp fra Kystverkets eksisterende flåte (hybridisering). Teknologitilviklingen for nye energibærere i skipsfarten stiller også beredskapen mot akutt forurensning ovenfor nye utfordringer, disse vil være vanskelig å håndtere på en tilfredsstillende måte om alle investeringer, samt utviklingsarbeid må prioriteres ned.

### Ramme 2 (tilsvarende 2023)

Ramme 2 vil gi god måloppnåelse de første årene, men på lenger sikt vil måloppnåelsen reduseres. Underdekking av pris- og lønnsvekst vil over tid medføre mindre ressurser tilgjengelig til utvikling av eksisterende og nye tjenester og tiltak. Lovpålagte oppgaver, forvaltning, drift og vedlikehold blir prioritert. Effektivisering gjør at det er mulig å omfordele noe midler for å ivareta behovene. «Frie midler», som følge av effektivisering og sparte kontorkostnader, er omdisponert for å sikre en effektiv og robust dataforvaltning, videre digitalisering og håndtere deler av forventet kostnadsøkning. Det er også satt av noe midler til å gjennomføre noen av teknologitiltakene som er anbefalt i beredskapsanalysen.

Videreutvikling av digital infrastruktur vil prioriteres i ramme 2. Digital grunnmur, digitalisering av saksbehandling og digitale tjenester (gjennom Kystverket og Barentswatch) vil være prioriterte teknologitiltak innenfor ramme 2. Skipsfart er internasjonal, og Kystverket og andre leverandører av sjøsikkerhets og informasjonstjenester til skip må følge den internasjonale utviklingen av disse tjenestene. I ramme 2 vil satsningen på digitalisering av maritime tjenester gjennom IMOs eNavigasjons-konsept skje i tråd med utviklingen internasjonalt. Teknologitiltak innenfor kunstig intelligens vil til en viss grad bli utnyttet, eksempelvis gjennom videreutvikling av Behaviour Analysis (BEAN) som benytter seg av maskinlæring og kunstig intelligens. Dataforvaltning (orden i eget hus) vil prioriteres, for å utnytte synergier av offentlige data i verdiskapning, samtidig som en ser økt samhandling på tvers både eksternt og internt i Kystverket ved samling og bruk av data i visualiseringstjenester som for eksempel Kystverkets digitale tvilling. I ramme 2 er det satt av midler til å fullføre fartøysfornyelsesplanen med et sjette fartøy som også skal være et nullutslippsfartøy.

### Ramme 3 (+10%)

Ramme 3 vil gi god måloppnåelse i hele planperioden. I tillegg til det som oppnås i ramme 2 vil det være mulig å sette av midler til utvikling av eksisterende og nye tjenester. Styrket satsing på havovervåking medfører nytte for flere sivile maritime myndigheter og har i tillegg stor samfunnsikkerhetsmessig effekt. Virkemidler rettet mot (grønn) omstilling og effektivisering av sjøtransporten opprettholdes og videreutvikles, også internt i Kystverket med prioritering av fartøysfornyelsesplanen og nullutslipp på øvrige fartøy. Den digitale

grunnmuren videreutvikles for å bidra til hensiktsmessige og robuste (sikre) digitale tjenester.

Ramme 3 vil bidra til å akselerere den digitale transformasjonen i Kystverket og av Kystverkets tjenester. I dagens samfunn forventer brukerne av offentlige tjenester at disse presenteres sømløst og har stor grad av selvbetjening for å redusere ventetid. 10 pst økning i de økonomiske rammene vil bidra til at Kystverket vil ha høyere måloppnåelse på digital transformasjon, eksempelvis gjennom digitalisering av saksbehandling (sektormyndighet), digitale tjenester for maritim sikring, økt satsning på dekningsområdet VTS og en styrking av dataforvaltningen. Videreutvikling av digitale verktøy og tjenester som gir mer dynamisk risikobilde vil kunne bidra til bedre ressursutnyttelse.

Ramme 3 vil fullføre fartøysfornyelsesplanen med et sjette fartøy som har nullutslipp og vil bygge om dagens fartøy til å bli nullutslippsfartøy.

I ramme 3 vil det være en økt satsning på eNavigasjon for å fremme digitale og automatiserte tjenester, både i forhold til regulatoriske bestemmelser, men også med tanke på å effektivisere arbeidsprosesser. I tillegg vil det være en økt satsning på sikker drift og ny utvikling gjennom Barentswatch, som vil bidra til å øke sjøsikkerhetsnivået. Innenfor ramme 3 vil det settes av nødvendige ressurser til utprøving av nye løsninger, som videre vil bidra til økt påvirkning og innfasingstakt i internasjonale regelverk og standarder.

#### Spørsmål 39: Prioriteringer i andre seksårsperiode

*På s. 51 omtales prioriteringer i andre seksårsperiode. Omtalen er svært knapp. Kan det redegjøres noe nærmere for hvilke utfordringer og overordnede løsninger – herunder virkninger/måloppnåelse – som kan være aktuelle i andre seksårsperiode?*

#### Svar

Spørsmålet er rettet til Kystverkets omtale av prioriteringer på post 30 i andre planperiode.

Strekningvisse utredninger er en strategi som ble til i arbeidet med det faglige grunnlaget til NTP 2022-2033. Kystverket vil videreutvikle strategien for å inkludere alle relevante virkemiddel i hele farvannet. Utredningene vil gjennomføres etter stegene i utredningsinstruksen med nødvendig tilpassing til utfordringer i farvannet. Strategien vil inkludere virkemiddelbruk i farleier og i havner, der bruken av farvannet og virkemidlene kan ses i sammenheng. Stegene i utredningen gjør det mulig å identifisere virkemiddel som gir høyest forventet nytte så tidlig som mulig i prosessen.

Utredningene vil følge trinnene under

- «Samfunnsdag» – kartlegging av problem og behov
- Farledsgjennomgang med fareidentifikasjon
- Mulighetsanalyse – kobling av problem, behov, mål og virkemiddel
- Konsepter og alternativer
- Samfunnsøkonomisk analyse av konsepter og alternativ

Utredninger til perioden 2031-2036 vil inkludere:

- Strekningsvisse utredninger av gjenstående strekninger (Tromsø til Kirkenes og Mo i Rana til Bodø)
- Oppdatering av informasjon om problem og behov for eksisterende strekninger med fokus på hele farvannet
- Tematiske utredninger knyttet til fartøykategorier som f. eks Brønnbåter.

- Innspill om problem og behov i enkelte fiskerihavner.

Hurdalsplattformen understreker at fiskerinæringen er av stor betydning for norsk økonomi, for verdiskaping, bosetting og arbeidsplasser langs hele kysten, og videre at havressursloven, fiskesalgloven og deltakerloven skal være viktige pilarer i norsk fiskeripolitikk. Både havressursloven og deltakerloven beskriver at de skal medvirke til å sikre sysselsetting og bosetting i kystsamfunnene. Selv om Hurdalsplattformen knytter viktigheten av fiskeriaktivitet langs hele kysten, er det også aktuelt å forstå prioritering av offentlige satsinger i lys av norsk nordområdepolitikk som har ligget fast over lang tid. Denne definerer nordområdene som Norges viktigste strategiske satsingsområde, og skal bidra til å utnytte lokale verdier til å skape vekst.

Utfordringsbildet for fiskerihavner er komplekst, og en må forstå dette utfordringsbildet i lys av regionale og lokale forhold. Regionalt skal fiskerihavnene bygge opp under nordområdepolitikken og sikre tilstedeværelse gjennom vekst gjennom å utnytte de lokale verdiene. Videre skal fiskerihavnene bidra til at en har verdiskaping, bosetting og arbeidsplasser langs hele kysten. På regionalt nivå skal også fiskerihavnene ses som et knutepunkt som skal bidra til både samferdsels- og næringsutvikling. Lokalt skal fiskerihavnene tilpasses utviklingen innen fartøystørrelse både på fiskefartøy og for transport av fisk, og aktiviteten i fiskerinæringen lokalt. Kystverket ser det som sannsynlig at fiskerihavnetiltak vil utgjøre en vesentlig del av porteføljen i andre seksårsperiode.

#### Spørsmål 40: Beredskap mot akutt forurensning

*Kystverket har i liten grad redegjort for beredskap mot akutt forurensning og aktuelle tiltak på dette området i sitt forslag til prioriteringer. Vi merker oss videre at Kystverket skriver følgende: «Vi gjør oppmerksom på at prosjektet Fiskebøl ikke er omtalt i prioriteringen og at det ikke er tatt hensyn til ev. fullføring av prosjektet eller påfølgende driftskostnader». Vi ber om at Kystverket redegjør for konsekvenser for den statlige beredskapen mot akutt forurensning av de foreslåtte prioriteringene, og at det synliggjøres konsekvenser av å ta hensyn til fullføring og drift av Fiskebøl innenfor de beregningstekniske økonomiske rammene.*

#### Svar

Kystverket har lagt anbefalingen fra Beredskapsanalysen 2022 til grunn i prioriteringsoppdraget og i de tre rammene.

Konsekvens for Statens beredskap mot akutt forurensning i ramme 2 er videreføring av dagens beredskap og i tillegg styrking av beredskap i Oslofjorden i tråd med identifiserte gap i beredskapsanalysen. Ramme 2 innebærer også styrking av IUA sin evne til å bistå ved statlige aksjoner samt installasjon av dispergeringsberedskap for Sysselmesterens nye fartøy fra 2025. Ytterligere styrking vil kun være mulig dersom budsjettmidler omdisponeres internt i Kystverket.

Ramme 1 innebærer videreføring av Statens beredskap mot akutt forurensning med prioritering av drift og vedlikehold. Det vil ikke være budsjett til å dekke gap identifisert i Beredskapsanalysen 2022. Konsekvens av ramme 1 vil sannsynligvis også medføre reduksjon i flyovervåkingstjenesten.

I ramme 3 vil det bli mulig å gjennomføre alle tiltakene som følger av anbefalingen fra beredskapsanalysen, og Kystverket vil stå bedre rustet til å møte nye miljøtrusler. Det vil i tillegg kunne vurderes dispergeringsberedskap for havområdene rundt Svalbard.

Statsbygg vil i 2023 gjennomføre forprosjekt for etablering av nytt test- og øvingscenter på Fiskebøl. Inntil oppdaterte kostnadsanslag foreligger fra dette forprosjektet baserer Kystverket seg på tidligere usikkerhetsanalyser.

Dersom fullføring av Fiskebøl skal gjennomføres innenfor de beregningstekniske rammene vil dette innebære en større omfordeling av budsjettmidler fra andre investeringer i Kystverket. I tidligere utredninger er det anslått en årlig driftskostnad på ca 15 MNOK. Dersom driftskostnader skal dekkes innenfor rammene for Statens beredskap mot akutt forurensing vil dette innebære en svekking av Norges oljevernberedskap, spesielt for ramme 1 og 2. Denne økte driftskostnaden vil eksempelvis kunne innebærer nedlegging av overvåkingskapasiteten fra Kystverkets innleide fly.

#### Spørsmål 41: Longyearbyen havn

*I NTP 2022–2033 er det satt av rundt 400 mill. kr i perioden 2022–2027 for å ruste opp havnen i Longyearbyen. Det er videre pekt på at forutsetningene og behovene for havnefasiliteter på stedet har endret seg, og at det må foretas en ny vurdering bl.a. i lys av beslutning om fremtidig energiløsning. Vi ber om at Kystverket avklarer hvilke behov som nå foreligger, og deretter foretar en ny vurdering av omfang, innretning og tidsplan for et mulig havneprosjekt i Longyearbyen.*

#### Svar

Det er lokalt gjennomført en rekke utredninger for å kartlegge og dokumentere utfordringer og muligheter for en videre havneutvikling i Longyearbyen. Kystverket utarbeidet i 2016 en konseptvalgutredning om havneinfrastrukturen i Longyearbyen. Utredningen anbefalte å etablere flytekai med terminalbygg for å håndtere passasjertrafikk og forskningsfartøy.

I inneværende Nasjonal transportplan (NTP), jf. Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033, er det prioritert 406 mill. kroner til oppgradering og bygging av ny havneinfrastruktur i Longyearbyen i tråd med anbefalingen fra konseptvalgutredningen. Prosjektplanene omfatter en stor flytekai med terminalbygg for passasjertrafikk som ville øke kapasiteten og bedre fasilitetene for små og mellomstore skip, særlig i sommersesongen hvor det er anløp av mange passasjerskip og forskningsfartøy. I 2020 ble alternative forankringsmetoder og lokasjoner for flyteterminalen utredet og analysert. Alternativene ble beregnet til å være samfunnsøkonomisk lønnsomme.

På grunn av usikkerhet knyttet til havnebehovet i Longyearbyen vil Kystverket i det videre arbeidet avklare hvilke behov som nå foreligger, og deretter foreta en ny vurdering av omfang, innretning og tidsplan for et mulig havneprosjekt i Longyearbyen. En ny utredning av behovet for havnestrukturen i Longyearbyen vil kunne være tidkrevende. Skulle behovet være endret i så stor grad at dagens utredede løsninger ikke lenger er aktuelle, er det usannsynlig at Kystverket vil kunne presentere en løsning med avklart omfang og innretning innen 3. oktober.

#### Spørsmål 42: Stad skipstunnel

*I Kystverkets svar på prioriteringsoppdraget er Stad skipstunnel behandlet som et bundet prosjekt, jf. tabell 2 over resterende investeringskostnad for bundne tiltak. Vi ber om at Kystverket synliggjør konsekvenser for forslag til prioriteringer av å legge nyeste kostnadsanslag for prosjektet til grunn. Det forutsettes fremdeles at kostnaden forbundet med prosjektet i sin helhet skal dekkes innenfor de beregningstekniske planrammene. Det skal synliggjøres hvor mye midler som vil være tilgjengelig for drift og vedlikehold (post 01), andre investeringstiltak (post 30 og post 45) samt tilskuddsordninger (post 60, 70 og 71) innenfor de ulike rammenivåene som følger av nye kostnadsanslag for Stad.*

### Svar

Oppdaterte kostnadstall for Stad skipstunnel er på 4,558 mrd. kr. På grunn av anbefalte utsettelse av prosjektet antar Kystverket at hele beløpet vil påløpe i første seksårsperiode. Oppdraget er å gjøre vurderinger av konsekvenser for de økonomiske rammene dersom hele kostnaden dekkes innenfor de beregningstekniske planrammene. I Kystverkets svar på prioriteringsoppdraget 31. mars ble det tatt utgangspunkt i at Stad skipstunnel ble gjennomført innenfor kostnadsrammen på 1,9 mrd. kr som var oppgitt i oppdraget. Når vi tar utgangspunkt i at 4,558 mrd. kr skal gå av den totale rammen betyr det at det må planlegges innenfor en lavere ramme enn det som tidligere er oppgitt. Tabell 1 viser prioriteringer gitt ny ramme 1 (- 10 %).

*Tabell 1: Kystverkets prioritering gitt ramme 1 hvis kostnaden til Stad skipstunnel settes til kr 4,558 mrd. i planperioden – mill. 2023-kr eks. mva. Stad skipstunnel er utskilt på egen linje.*

	Totalt 2025-2030	Totalt 2031-2036	Totalt 2025-2036	Snitt 2025-2030	Snitt 2031-2036	Snitt 2025-2036
Post 01	5 526	5 496	11 022	921	916	918,5
Post 30 uten Stad	2 393	2 423	4 817	398,9	403,8	401,4
Stad – post 30	4 558	0	4 558	760	0	380
Post 45	648	648	1 296	108	108	108
Post 60	216,6	216,6	433	36,1	36,1	36,1
Post 70	0	0	0	0	0	0
Post 71	300	300	600	50	50	50
Post 72	0	0	0	0	0	0
<b>Sum Total</b>	<b>13 642</b>	<b>9 084</b>	<b>22 726</b>	<b>2 274</b>	<b>1 514</b>	<b>1 894</b>

Ny ramme 2 vil tilsvare ramme 1 i Kystverkets svar på prioriteringsoppdraget 31. mars, og ny ramme 3 vil tilsvare ramme 2. Konsekvenser og måloppnåelse for de rammene er altså beskrevet i leveransen 31. mars og omtales ikke videre her.

Det er lagt til grunn en større gjennomsnittlig ramme i første seksårsperiode som følge av at Stad skipstunnel utgjør 4,558 mrd. kr av planrammen. Totalt sett innebærer en slik alternativ ramme 1 en reduksjon på ca. 20 % i Kystverkets budsjett når prosjektet Stad skipstunnel er fratrukket. Dette vil ha konsekvenser for alle områdene – både drift, forvaltning, vedlikehold, investeringer og tilskudd til næringen.

Konsekvensene av kutt i en slik størrelsesorden vil medføre at fokuset blir å gjennomføre lovpålagte oppgaver og at plan- og utredningskapasitet må reduseres. Dette vil blant annet ha konsekvenser for Kystverkets evne til å utrede og planlegge farleds- og fiskerihavnetiltak og statens beredskap mot akutt forurensning. Etablerte systemer og tjenester vil opprettholdes på kort sikt, men utvikling vil stoppe opp. Det vil ikke være mulig å følge med på nyutvikling av teknologi og digitale prosesser. Oppfølging av anbefalinger som følge av sjøsikkerhetsanalyse og beredskapsanalyse vil ikke bli gjennomført.

Kystverket har i svaret på prioriteringsoppdraget av 31. mars prioritert ivaretagelse av egne data og datasikkerhet i alle rammealternativene, men i en ramme med 20 % mindre tilgjengelige midler vil dette være krevende og Kystverket kan ikke delta med finansiering av en satsing på styrket havovervåking i samarbeid med Norsk Romsenter og Forsvaret.

På investeringer (post 30) vil bindingene inn i perioden være større enn tilgjengelige midler i første seksårsperiode, og det vil derfor ikke være mulig å starte opp nye investeringsprosjekter. Det vil gjenstå ca. 100 mill. kr av bundne midler til forskutteringsavtaler inn i andre seksårsperiode.

Det vil fremdeles være en prioritering å ta vare på det vi har, men vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinnretningene vil øke. Det er usikkert om det er mulig å opprettholde driften på alle fartøyene i Kystverkets rederi, og det vil ikke være en optimal utnyttelse av fartøyene ut fra geografi, bemanning og tilgjengelig kapasitet. Det vil ikke være mulig å prioritere kutt i klimagassutslipp.

Tilskudd til fiskerihavner anbefales opprettholdt på dagens nivå, mens tilskudd til effektive og miljøvennlige havner reduseres.

Med hilsen

Einar Vik Arset  
kystdirektør

Per Jan Osdal  
assisterende kystdirektør

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Eksterne kopimottakere:  
Nærings- og fiskeridepartementet

Postboks 8090 Dep 0032 OSLO