

Oslo, 3. juli 2015

Kystverket  
v/ Kystdirektør Kirsti Slotsvik

NTP sekretariatet  
v/ Jan Fredrik Lund

Kopi:  
Samferdselsdepartementet  
Nærings- og fiskeridepartementet

## **INNSPILL VEDRØRENDE KYSTVERKETS PERSPEKTIVANALYSE MOT 2050**

Norges Rederiforbund viser til [Kystverkets perspektivanalyse – Framtidsbilder mot 2050](#). Rapporten skal danne grunnlaget for Kystverkets sektorvise innspill og analyser om utfordringer og behov for skipsfarten som transportform fram mot 2050 og inngår i forarbeidene til Nasjonal transportplan 2018-2029. Tilsvarende oppdrag ble gitt og svart ut av de øvrige transportetatene; Jernbaneverket og Statens vegvesen, samt Avinor.

### **Kystverket svarer ikke på oppdraget som transportetat med sin perspektivanalyse**

Vi mener transportetatenes perspektivanalyser er svært viktige leveranser inn mot NTP prosessene. I samferdselsplanlegging er det essensielt å løfte blikket mer enn 10-15 år frem tid. Teknologiske utviklinger skjer i rivende tempo, befolkningen øker i kombinasjon med at flere og flere vil bo i byene, og etterspørselen etter transportarbeidet er i rask vekst. Prognosene for økonomien og for befolkningsutviklingen indikerer en vekst i godstransporten på 35-40 % målt i tonnkilometer fram mot 2040. Samtidig ser vi en økt usikkerhet i verdensøkonomien og økte geopolitiske spenninger. Norge er en liten, åpen økonomi, og er svært avhengig av handel med omverdenen. Alle disse faktorene har stor betydning for norsk maritim næring og sjøtransporten.

Vår forventning til Kystverkets perspektivanalyse, er at den trekker opp utfordringer, muligheter og utviklingstrekk som påvirker sjøtransporten frem mot 2050, og at den samtidig kommer med gode forslag til hvordan dette kan løses med konkrete tiltak og prosjekter. Det er viktig å legge til rette for at sjøtransporten som transportform kan utvikle seg i takt med utviklingen i samfunnet for øvrig.

Norges Rederiforbund mener analysen som er presentert i rapporten fremstår som svært mangelfull. Vi har vanskelig for å se hvordan den scenario-baserte tilnærmingen gir noe vesentlig bidrag til å løse Norges transport- og logistikkmessige utfordringer fram mot 2050. Vesentlige samfunnsmessige utfordringer som transportsektorens bidrag for å løse viktige klima- og miljøutfordringer er ikke drøftet. I sin helhet fremstår analysen som verdiløs i et planleggingsperspektiv.

Vi mener det kan være spennende og riktig å tenke høyt om ulike framtidsscenarioer som kan oppstå innenfor den enkelte transportetats ansvarsområde. Etter vår vurdering er imidlertid scenarioene bygget opp på en slik måte at det er vanskelig å se hvordan de gir verdifull informasjon knyttet til valg av gode løsninger for fremtidens utfordringer innenfor Kystverkets ansvarsområde som transportetat.

Vi vil i den sammenheng vise til at vi også tidligere har påpekt mangelfull transportplanlegging og utredning fra Kystverket, noe som også gikk frem av [Riksrevisjonens rapport](#), *Riksrevisjonens undersøkelse av den statlige kystforvaltningens arbeid med å øke andelen godstransport til sjøs*, hvor det påpekes at:

*«Det er klare svakheter ved Kystverkets arbeid for å fremme overføring av gods fra vei til sjø. Det er svakheter ved Kystverkets rolle som transportetat. Det er risiko for manglende gjennomslag i Nasjonal transportplan for tiltak som fremmer godstransport på sjø».*

I lys av innholdet i Kystverkets perspektivanalyse holdt opp mot de øvrige transportetatene og Avinor sine perspektivrapporter opplever vi at Kystverket ikke har tatt Riksrevisjonens kritikk innover seg.

Sjøtransportens rolle i godstransporten og vårt samferdselssystem er vesentlig. Den fortjener også grundige analyser og forarbeider inn i NTP prosessene slik at det legges til rette for at sjøtransporten kan utvikle seg positivt i årene som kommer, og at den kan utvikle seg i takt med utviklingen i samfunnet og økt behov for transport.

Vi er svært bekymret for hvordan dette vil slå ut for sjøtransporten som sådan, når de øvrige transportetatene og Avinor har levert detaljerte og konkrete analyser og avdekket konkrete behov frem mot 2050. Det er svært viktig å unngå at sjøtransporten kommer svekket ut av NTP 2018-2029, som følge av manglende perspektivanalyser. Det er bred politisk enighet om at sjøtransporten som transportform skal styrkes og satses på i fremtiden.

### **Norges Rederiforbund ber Kystverket om å utarbeide en ny og forbedret perspektivanalyse**

I lys av den mangelfulle perspektivanalysen som Kystverket har overlevert, vil vi be Kystverket om å gjøre en ny og forbedret analyse som kan benyttes videre i prosessene med NTP 2018-2029. Det haster imidlertid med å få på plass en ny analyse, for at den i det hele tatt skal kunne tas med i vurderingen til transportetatenes planforslag til NTP 2018-2029. Her bør også Samferdselsdepartementet på det sterkeste vurdere å sende oppdraget til Kystverket på nytt, slik at det svares ut på oppdraget som faktisk opprinnelig ble gitt.

Etter vår vurdering må en perspektivanalyse kunne gi en retning på prioriteringene som tar opp i seg sentrale utviklingstrekk. Viktige momenter å vurdere kan i en slik sammenheng for eksempel være:

- Prognoser og fremskrivninger om transportbehovet for sjøtransporten, også fordelt ned på transportkorridorer både til og fra og i Norge. Det er også behov for en analyse av hvilke krav en økning i transportbehovet stiller til sjøtransportens infrastruktur. Det er viktig å se dette behovet i sammenheng med infrastrukturen på land, herunder også vei- og banetilknytning til havnene.
- Hvordan vil sjøtransporten påvirkes av trenden om at stadig flere vil bo i byene? Hvilken konkret betydning vil det få for logistikkjedene, transportkorridorene og havnestrukturen?
- Hvilke flaskehalsar i sjøtransportens infrastruktur vil være viktige å utbedre med tanke på økt fremtidig transportbehov? Flaskehalsar har stor påvirkning på logistikkjedenes kapasitet.

- En trend er stadig større skip, hvilke krav stiller dette til farledene langs kysten, både med tanke på merking og utdyping? Hvilke krav vil det stille til havnene med tanke på tilgjengelighet, geografisk beliggenhet, kaifronter med mer? En naturlig følge av dette ville være å se på en fremtidig havnestruktur som kan dekke opp under sjøtransportens fremtidige behov.
- Utviklingen vil trolig presse frem behovet for en endret havnestruktur, eksempelvis kan en se for seg at det vil være et økt behov for økt satsing på hovedhavner, i kombinasjon med avlastningshavner og mindre feederhavner.
- Vi mener at eksisterende nasjonale lover og regelverk som skal ivareta sikkerheten til sjøs ikke er tilpasset den teknologiske utviklingen, eksempelvis lov og forskrift om losplikt i norske farvann. Hvilke behov vil en videre teknologisk utvikling ha til behov for krav til sikkerhet og risikovurderinger langs kysten? I dag er kravene til los basert på skipenes lengde, det er langt flere forhold som avgjør skipets manøvrerbarhet og risiko enn skipslengde.
- Sjøtransporten er den mest energieffektive transportformen vi har. Kystverket har en sentral rolle i å legge til rette for effektiv sjøtransport. Kystverket bør utføre analyser knyttet til transportsektorens bidrag for å løse viktige klima- og miljøutfordringer. Når det gjelder klima- og miljøreguleringer for skipsfarten forutsettes det et internasjonalt regelverk som hindrer konkurransevridning.
- Økt bruk av alternative drivstoff om bord på skipene langs kysten har stor betydning for risiko- og konsekvensvurderinger for skipene som går langs kysten. Tungolje som drivstoff, fases ut. Dette kan ha betydning for fremtidig infrastruktur og regelverk om sikkerhet og beredskap.
- Fremtidig aktivitetsnivå på norsk sokkel vil ha betydning for tilrettelegging av infrastruktur som farleder inn og ut av sokkelen, samt tilgjengeligheten til mottaksanleggene/offshorebasene på land.
- Økt aktivitet i Nordområdene vil ha betydning for utvikling og tilpasning av tiltak som angår helse, miljø og sikkerhet, samt beredskapssituasjonen og vern av biologisk mangfold. Dette har betydning for hvilke behov Kystverket bør vurdere for fremtiden i nord.

Vi står gjerne til disposisjon for å utdype de vurderinger vi har gitt i dette notatet.

Med vennlig hilsen

Norges Rederiforbund

**Harald Solberg**

**Viseadm. direktør**

(Sign.)