



KYSTVERKET

ÅRSMELDING 2020



Visjonen vår er å utvikle kysten og havområda til **verdas sikraste og reinaste**

INNHOOLD

LEIAREN SI FRÅSEGN	4
INTRODUKSJON TIL VERKSEMD OG HOVUDTAL	6
AKTIVITETAR OG RESULTAT	10
Omtale av nøkkeltal og ressursbruk	12
Hovudmål 1 – Framkome	16
Hovudmål 2 – Transportsikkerheit	22
Hovudmål 3 – Klima og miljø	32
Hovudmål 4 – Beredskap mot akutt forureining	36
STYRING OG KONTROLL I VERKSEMDA	42
VURDERING AV FRAMTIDSUTSIKTER	48
ÅRSREKNESKAP	50

FRAMSIDEBILETE: OV Hekkingen er det nyaste multifunksjonsfartøyet til Kystverket.
(Foto: Olav Helge Matvik/Kystverket)

BILETE PÅ DENNE SIDA: Alnes fyr.
(Foto: Olav Helge Matvik/Kystverket)

Kapittel 1

LEIAREN SI FRÅSEGN

Annleisåret 2020.

Sjøtransporten har også i dette merkelege året vist seg å vere robust, og det var berre små endringar i varetraumane. Dette er positivt for Noreg, som ein betydeleg råvareprodusent der eksporten i stor grad skjer sjøvegen. Konsekvensane av pandemien var størst for cruisetrafikken, men også store for passasjertransporten generelt.

Nokre av etappemåla våre er knytt til transportkostnader. Det er gledeleg å sjå at kostnadane for godsskip innanriks er redusert med nær seks prosent frå 2019 til 2020. Tilsvarande er reduksjonen for ein container frakta på sjø 2,7 prosent. Vi har støtta fleire hamner med tilskot til digitaliseringsprosjekt i 2020. Desse prosjekta er spennande, gir samfunnsøkonomisk nytte og har eit effektiviseringspotensial.

Vi held fram med å redusere vedlikehaldsetterslepet på navigasjonsinnretningane – og det samla etterslepet er redusert med 108 millionar kroner (7,5 prosent) i 2020. Oppetida på innretningane er framleis høg, og talet på navigasjonsulykker i sjøtransporten er stabilt på eit lågt nivå. Talet på omkomne i den profesjonelle sjøtrafikken er lågt. Det er registret åtte omkomne i 2020, og ingen av desse omkom som følgje av navigasjonsulykker. Derimot er talet på omkomne som følgje av ulykker med fritidsbåt framleis høgt sjølv om talet er noko lågare enn tidlegare år. Det er registret 20 omkomne i 2020, og tre av desse omkom som følgje av navigasjonsulykker.

I 2020 gjennomførte Kystverket for første gong ein statleg aksjon mot akutt forureining av plast. Fleire tonn

plastpellets lak ut frå eit lasteskip og gav påslag langs heile Oslofjorden og nedover Sørlandet. Aksjonen har utfordra oss til å tenke nytt og til å utvikle nye metodar for å handtere nye forureiningskjelder – på kort tid. Dette har vore både utfordrande og lærerikt.

Visjonen vår er å utvikle kysten og havområda til verdas sikraste og reinaste. Fartøyflåten vår har dei siste åra blitt stadig meir miljøvenleg. Med det siste fartøyet vårt, OV Hekkingen som vi fekk overlevert hausten 2020, har vi no tre fartøy med hybrid framdriftsteknologi. Dette er med på å redusere våre eigne utslepp, samtidig som vi er med på å fremje innovasjon og utvikling av ny teknologi.

Vi står overfor auka krav til effektivisering saman med miljøutfordringar og rask teknologiutvikling. For å møte utfordringane og løyse oppgåvene våre best mogleg treng vi ei tydeleg retning. I løpet av året har vi vedtatt ein verksemdsstrategi (kystverket.no/strategi) som fortel korleis vi skal jobbe. Strategien skal hjelpe oss å stille dei rette spørsmåla og ta framtidsetta vegval.

I tillegg til ordinær drift har året elles vore prega av to store prosessar. Vi har levert fagleg grunnlag til departementet sitt arbeid med Nasjonal transportplan 2022–2033 og førebudd omorganisering av etaten.

I samband med våre innspel til prioriteringar for komande NTP har vi utvikla arbeidsformer for meir langsiktig planlegging. Vi meiner at satsinga på kyst-Noreg vil gi

betydeleg samfunnsnytte og effekt for sjøsikkerheit og verdiskaping, med god geografisk spreing.

Ny organisering av verksemda er sett i verk frå 1. januar 2021. Dette er ei stor endring i vår kontekst, og har dels vore planlagt, forhandla og forankra digitalt. Måla er tydelege:

- Klare styringslinjer
- Endå betre ressursutnytting og samordning
- Ruste oss for å møte framtida mellom anna gjennom innovasjon og digitalisering
- Løfte oss ytterlegare som transportetat

Vi har eit godt samarbeid med departementet, med brukarar og tillitsvalde. Mi oppleving er at Kystverket er ein organisasjon med engasjerte tilsette, der både operative og dei på land har strekt seg langt under pandemien, og vi kan i stort vise til god måloppnåing – til beste for sjøtransporten og kystsamfunna!

Ålesund 15. mars 2021

Einar Vik Arset
kystdirektør

Kystdirektør Einar Vik Arset.
(Foto: Lill Haugen/Kystverket)

Kapittel 2

INTRODUKSJON TIL VERKSEMD OG HOVUDTAL

Visjonen vår er å utvikle kysten og havområda til verdas sikraste og reinaste.

Kystverket er eit ordinært forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet.

Stortinget fastsett budsjettammene ved vedtak i dei årlege budsjettproposisjonane. Rammene blir delegert til etaten ved tildelingsbrev frå departementet. Om lag ein tredjedel av verksemda er finansiert av avgifter betalt av brukarar av tenestane våre.

SAMFUNNSOPPDRAGET

Kystverket er ein nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerheit og beredskap mot akutt forureining, og jobbar for ein effektiv og sikker sjøtransport ved å ta hand om transportnæringa sitt behov for framkome og effektive hamner. Vi driv førebyggjande arbeid og reduserer skadeeffektane ved akutt forureining, og medverkar til ei bærekraftig utvikling av kystsona. Vi skal også medverke til å redusere klimagassutslepp og tapet av naturmangfald.

Vi utøver myndigheit og utfører tilsyn etter reglane hamne- og farvasslova, delar av forureiningslova og

svalbardmiljølova og skal medverke i planprosessar etter plan- og bygningslova.

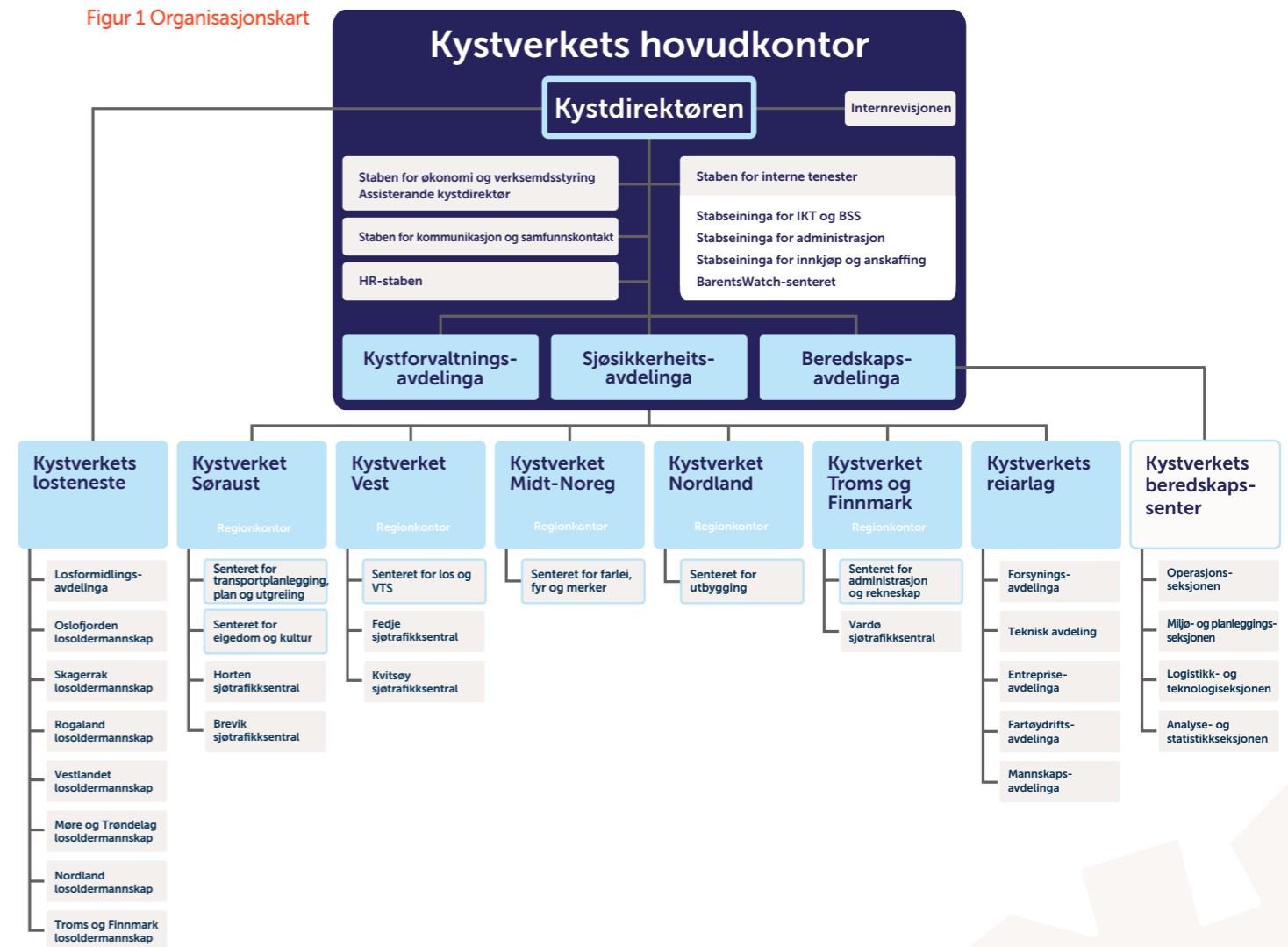
For å løyse oppdraget samarbeider vi med ei rekke offentlege etatar, myndigheiter, forskings- og forretningsverksemdar og interesseorganisasjonar, både nasjonalt og internasjonalt.

Vi har også ansvar for å følge opp internasjonale forpliktingar Noreg har på områda kystforvaltning, sjøsikkerheit og beredskap mot akutt forureining.

OVERORDNA MÅL

Det overordna målet for den nasjonale transportpolitikken er eit transportsystem som er sikkert, fremjar verdiskaping og medverkar til omstilling til lågutsleppsamfunnet. Målet for statleg beredskap mot akutt forureining er å hindre eller avgrense miljøskade som følge av akutt forureining i norske havområde eller på norsk territorium.

Figur 1 Organisasjonskart



ORGANISASJON OG LEIING

Kystdirektøren er øvste leiar i Kystverket, og hovudkontoret er øvste styringsorgan. Regionane, reiarlaget, lostenesta og beredskapssenteret utfører operative oppgåver og fellesoppgåver. Til saman har Kystverket om lag 1 000 tilsette.

Hovudkontoret ligg i Ålesund og i Horten. I Ålesund finn vi i tillegg administrasjonen i reiarlaget og lostenesta, og regionkontoret i Midt-Noreg. Dei fire andre regionkontora er i Arendal (Sørøst), Haugesund (Vest), Kabelvåg (Nordland) og Honningsvåg (Troms og Finnmark).

ØVSTE LEIING I 2020:

Kystdirektør:

Einar Vik Arset

Assisterande kystdirektør:

Per Jan Osdal

Avdelingsdirektørar:

Sven Martin Tønnessen, Kystforvaltningsavdelinga
Arve Dimmen, Sjøikkerheitsavdelinga
Hans-Petter Laahne Mortensholm, Beredskapsavdelinga (frå 16. mars 2020)

Stabsdirektørar:

Anne Gunn Mostad, HR-staben (permisjon frå 1. august 2020)
Arve Garshol, HR-staben (frå 1. august 2020)
Solveig Moe Frøland, Staben for kommunikasjon- og samfunnskontakt
Lidvard Måseide, Staben for interne tenester

Hovudmåla til Kystverket:

Framkome

BETRE FRAMKOME FOR PERSONAR OG GODS I HEILE LANDET.

Transportsikkerheit

REDUSERE TRANSPORTULYKKENE I TRÅD MED NULLVISJONEN.

Klima og Miljø

REDUSERE KLIMAGASSUTSLEPPA I TRÅD MED EI OMSTILLING MOT EIT LÅGUTSLEPPSAMFUNN OG REDUSERE ANDRE NEGATIVE MILJØKONSEKVENSAAR.

Beredskap mot akutt forureining

HINDRE OG AVGRENSE MILJØSKADE VED AKUTT FORUREINING, ELLER FARE FOR AKUTT FORUREINING.

EIT UTVAL NØKKEL- OG VOLUMTAL FOR VERKSEMDA

Tabell 1 Administrative nøkkeltal (alle beløp i 1 000 kroner, tal frå kontantrekneskapan)

	2018	2019	2020
Tal på faste tilsette	964	976	960
Tal på faste årsverk	956	970	953
Tal på utførte årsverk ¹⁾	-	1 052	1 001
Sjukefråvær	4,29 %	4,03 %	4,57 %
Samla tildeiling post 01 – 99	3 071 924	3 234 249	3 011 280
Utnyttingsgrad post 01 – 29	92,9 %	96,4 %	94,6 %
Driftsutgifter	2 040 766	2 300 594	2 284 223
Andel løn av driftsutgifter	0,47	0,45	0,44
Lønsutgifter per årsverk ¹⁾	-	978	1 007
Andel løn av total omsetning	1,10	1,13	1,38
Andel konsulent av total omsetning ²⁾	0,02	0,04	0,05

1) Berekningane er basert på utførte årsverk som definert i PM-2019-13 og SRS25 Ytingar til ansatte. Tal for 2018 ligg ikkje føre.

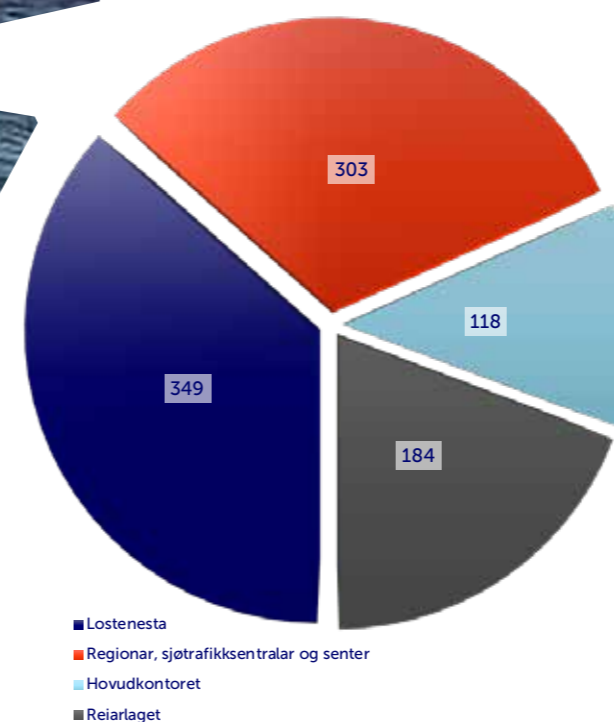
2) Omfattar kjøp av konsulenttenester, men ikkje kjøp av andre framande tenester.

Tabell 2 Volumtal for verksemda

	2018	2019	2020
Tal på fullførte farleittak	4	2	2
Tal på fullførte fiskerihamnetiltak	3	1	1
Ventetid på los (> 1 time venting)	1,8%	2%	2%
Vedlikehaldsetterslep navigasjonsinnretningar (i mill. kroner)	951	876	790
Oppetid på maritim infrastruktur	99,8%	99,8%	99,7%
Tal på lospliktige seglas	118 151	121 502	112 935
Prosentdel seglas med farleisbevis	65,5%	65,2%	68%
Tal på seglingsklareringer VTS	423 319	442 583	393 786
Tal på meldingar om akutt forureining	1 120	1 023	924
Tal på statlege aksjonar	1	0	1
Tal på ulykker med akutt forureining	102	90	99
Tal på miljøskadelege utslepp frå skipsvrak	0	0	0

Administrative nøkkeltal og volumtal for verksemda blir nærare forklart i kapittel 3.

Figur 2 Fordeling av utlønna faste årsverk



Figuren viser fordelinga av etaten sine 953 faste årsverk på dei ulike einingane per 31. desember 2020. Kystverket har flest tilsette innanfor regionalt nærvær og operativ tenesteyting.

Kapittel 3

AKTIVITETAR OG RESULTAT

Koronasisuasjonen har ikkje ført til vesentleg svekking av Kystverket si måloppnåing i 2020.

Ei evaluering viser at Kystverket har levert tenester i tråd med samfunnsoppdraget under pandemien og at brukarane våre er nøgde.

Dei nasjonale smittevernstiltaka har i liten grad hatt konsekvensar for drifta og tenesteytinga. Størst verknad har det vore for lostenesta, som har hatt ein merkbar lågare aktivitet sidan internasjonal passasjer- og cruisetrafikk nærast stoppa opp. Løyvingane i statsbudsjettet vart justert for dette ved to høve, og trafikknedgangen har derfor ikkje ført til auka avgiftsnivå for sjøtransporten i 2020.

Situasjonen har heller ikkje ført til store konsekvensar for godstransporten på sjø. Næringa har vist seg robust og i stand til å omstille og tilpasse seg situasjonen og etterspørselen etter varer til Noreg synes å ha blitt tilstrekkeleg møtt. Hamnene sine inntekter frå anløp

av cruiseskip har vore nær null, men samstundes har inntektene frå fartøy i opplag auka. Det er for tidleg å seie om situasjonen vil gi varige endringar for godstransporten og hamnene.

Det er gjort enkelte mindre endringar i regelverket for å lempe på situasjonen for skipsfarten. Mellom anna er gyldigheita til lossertifikat og farleisbevis forlenga sidan det er vanskeleg å gjennomføre fysiske prøver. Godkjenninga til ISPS-hamneanlegg er forlenga og det er gitt dispensasjon frå visse krav på ISPS-området.

I Prop. 67 S (2019–2020)/Innst. 216 S (2019/2020) om økonomiske tiltak i møte med virusutbrotet for å styrke anleggsbransjen vart det løyvd 100 millionar kroner til vedlikehaldsprosjekt (moloar og fyrbygningar), opprydding av eigarlaus blåskjellanlegg og til vedlikehald



*Dirigensar, som denne utanfor Tromsø, er såkalla HIB-ar – altså hurtigbåtmerker med indirekte belysning.
(Foto: Espen Wilhelmsen/Kystverket)*

av bygningsmassen til Vardø sjøtrafikksentral. Tiltaka er i hovudsak gjennomført som planlagt, men nokre er forseinka og vil halde fram i 2021.

Dei sju prosjekta som har fått tilskot til overføring av gods frå veg til sjø (insentivordninga) til no har eit forventa årleg overføringspotensial på nærare 0,75 millionar tonn gods. Miljøeffekten er om lag 46 000 færre lastebilar på norske vegar årleg. Desse prosjekta kan òg bidra til å nå om lag 12,5 prosent av det berekna potensialet for godsoverføring. Ordninga bidreg til å styrke nærskipsfarta, den gir klima- og miljøgevinstar, betrar trafikkikkerheita, reduserer slitasjen og frigjer kapasitet på norske vegar. Det er gitt støtte til tre nye prosjekt i 2020.

To farleisprosjekt er avslutta i 2020 – farleia gjennom Hjertøysundet ved Molde i Møre og Romsdal er gjort

djupare og breiare og innseglinga til hamna i Vannavalen i Karlsøy i Troms og Finnmark er gjort djupare. Dette har betra framkome og transportsikkerheita til skipstrafikken i desse områda.

Vi held fram arbeidet med å vedlikehalde, fornye og modernisere navigasjonsinfrastrukturen. Vedlikehaldsetterslepet på navigasjonsinnretningane og fyrbygningane er redusert med 7,5 prosent i 2020.

Det har ikkje skjedd større hendingar med akutt forureining i 2020, men det vart sett i verk ein statleg aksjon som følgje av utslipp av plastpellets i Nordsjøen. Det er første gang vi handterer akutt forureining av denne typen, og dette har utfordra oss på fleire område. Erfaringa er at dei metodane vi har utvikla for å handtere oljevernaksjonar også er godt egna til handtere andre kjelder til forureining.

NÆRARE OM NØKKELTAL OG INDIKATORAR FOR DRIFTS- OG ADMINISTRASJONSEFFEKTIVITET

Sjå tabell 1 (kap. 2) og 3 for oversikt over nøkkeltal og indikatorar for drifts- og administrasjonseffektivitet dei tre siste åra.

Figur 3 viser korleis løyvingane er brukt. Av den samla aktiviteten er om lag 1/3 brukarfinansiert og 2/3 statsfinansiert. Hovudmål 2 transportsikkerheit er størst i kroner, og inneheld både navigasjonsinfrastruktur og lostenesta.

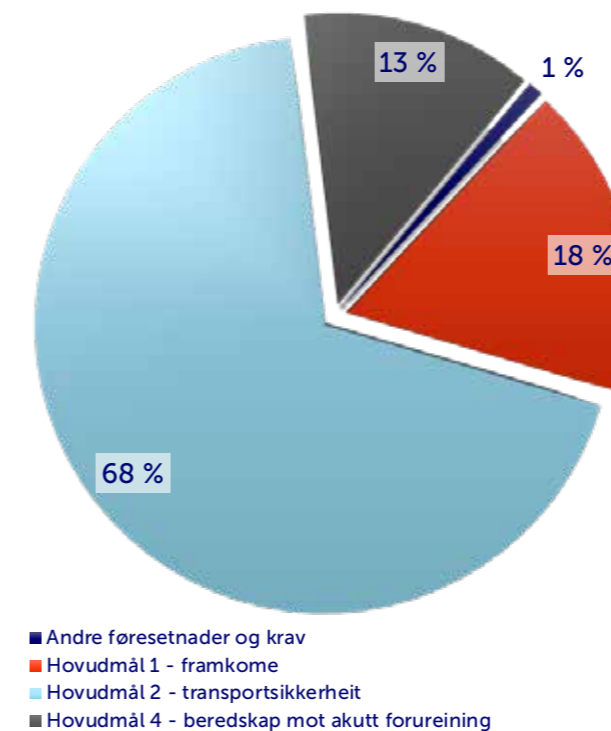
Det er ikkje gitt øymerke løyvingar innanfor hovudmål 3 klima og miljø, og ressursbruken er derfor ikkje synleg i figuren. Aktivitetane innanfor dette målet er integrert i heile verksemda. Alle val og anskaffingar vi gjer vil potensielt, og i ulik grad, påverke miljøet.

Nøkkeltala (tabell 1) viser ein netto reduksjon på 16 tilsette sidan 2019, og dette skuldast i hovudsak tilsetningsstopp i samband med planlegging av ny organisering av verksemda gjeldande frå 2021. Sjukefráveret er noko høgare enn vanleg, men framleis på eit akseptabelt nivå for denne typen verksemd.

Utnyttingsgrada for postane 01–29 er på 94,6 prosent, noko vi vurderer som god.

Både nøkkeltala og indikatorane for drifts- og administrasjonseffektivitet er påverka av pandemien. Den reduserte aktiviteten i lostenesta slår ut både i utgifter til løn (variable lønsutgifter) og i total omsetning. Samstundes bidreg bruken av midlane til tiltak for å styrke anleggsbransjen til å auke dei totale utgiftene.

Figur 3 Samla ressursbruk per hovudmål (tal frå kontantrekneskapen)



Samla sett er utgiftene til overtid fast tilsette redusert med 23 prosent frå 2019 til 2020. Utgiftene knytt til reise er redusert med 21 prosent i same periode. Samstundes er utgiftene til vikarar og engasjement, både løn og overtid, høgare enn normalt. Årsaken er mellom anna at smittevernstiltaka har gjort det krevjande å få til ei optimal bemanning på fartøya.

Driftsutgiftene (tabell 1) er noko lågare enn i 2019, og dette skuldast hovudsakleg lågare utgifter til løn. Lønsutgifter per årsverk og andel løn av total omsetning er derimot noko høgare enn tidlegare år. Talet på utførte årsverk, som ligg til grunn for berekning av nøkkeltala, er redusert på grunn av nedgangen i overtid – og dette gir ein auke i nøkkeltala.

Indikatorane for drifts- og administrasjonseffektivitet viser ei auke i dei totale utgiftene (tabell 3), og dette kan mellom anna forklarast med auka utgifter til entreprenørtenester og andre framande tenester som følgje av tiltaka for å styrke anleggsbransjen. Auken skuldast også at det femte fartøyet er tatt i mot og betalt i 2020.

Koronasituasjonen er også ein av årsakene til at enkelte administrasjonsutgifter (tabell 3) generelt sett er redusert, mellom anna knytt til møter og kurs. Samstundes ser vi ei auke på andre postar. Det er mellom anna investert i IKT-infrastruktur og kjøpt IKT-bistand for å kunne oppretthalde om lag normal drift av alle tenestene våre i ei krevjande fase. Ei auka satsing på digitalisering fører til auka lisenskostnadar etter kvart som system blir utvikla og tatt i bruk. Kombinasjonen av auka digitalisering, lav kronekurs og endra forretningsmetode hos leverandørar har ført til ein merkbar auke i lisenskostnadar og prisar på hardware.

Tabell 3 Indikatorar for drifts- og administrasjonseffektivitet (tal frå kontantrekneskapen)

	2018	2019	2020
Løn og sosiale utgifter	981 829 153	1 053 704 353	1 037 800 138
Totale utgifter ¹⁾	2 372 971 855	2 619 091 708	2 658 507 567
Administrasjonsutgifter ²⁾	189 870 270	201 208 078	196 127 587
Tal på faste årsverk	956	970	953
Tal på utførte årsverk ³⁾	-	1 052	1 001
KPI 1: Årsverksutgift	1 026 996	1 001 620	1 036 763
KPI 2: Totalutgift per årsverk	2 482 136	2 489 631	2 655 852
KPI 3: Andel av lønsutgifter	0,41	0,40	0,39
KPI 4: Andel av administrative utgifter	0,08	0,08	0,07
KPI 5: Administrative utgifter per årsverk	198 605	191 262	195 932

¹⁾ Totale utgifter inkluderer investeringar post 45 (konto 1100-1299). I årsmeldinga for 2019 var konto 5031 inkludert i talgrunnlaget for 2018 og 2019, noko som førte til at grunnlaget for berekning av nøkkeltal var for høgt.

²⁾ Konto 673 Andre konsulenttenester inngår ikkje i berekningsgrunnlaget.

³⁾ Berekningane av KPIar for 2019 og 2020 er basert på utførte årsverk som definert i PM-2019-13 og SRS25 Ytingar til ansatte. Vi har ikkje tilsvarende berekningar for tillegare år.

FORKLARINGAR OG KOMMENTARAR TIL VESENTLEGE MINDREUTGIFTER (TAL FRÅ KONTANTREKNESKAPEN)

Den samla mindreutgifta på kap. 1360 er 436,9 millionar kroner i 2020. Av dette er 119,9 millionar kroner sett av for overføring til fylkeskommunane sitt rammetilskott ved eventuell inngåing av avtale om overtaking av staten sine fiskerihamneanlegg. Ut over dette skuldast det vesentlegaste av mindreutgifta forseinka framdrift i to farleisprosjekt. I tillegg er det forseinkingar i utbetalingane av tilskott.

Sett vekk frå løyvinga som skal overførast til fylkeskommunane er den samla mindreutgifta redusert med 51 prosent frå 2019.

Mindreutgifta innanfor større utstyrsanskaffingar og vedlikehald (post 45) er på 63,8 millionar kroner. Dette skuldast forseinka leveransar som følgje av pandemien.

For hamne- og farleisprosjekta (postane 30 og 34) er det ei samla mindreutgift på 220,5 millionar kroner, der 86,6 millionar kroner er sett av for overføring til fylkeskommunane. Det vesentlegaste av mindreutgifta utover dette skuldast forseinkingar i farleisprosjekta i Bodø og Grenland. Prosjekta er nærare omtalt i vedlegg 1.

Innanfor dei tre tilskotsordningane på postane 71–73 er det ei samla mindreutgift på 62,9 millionar kroner. Det vart gitt tilsegn for det vesentlegaste av løyvingane og fullmaktene, men det er forseinkingar i utbetalingane. Nokre tilskott er trekt tilbake.

For informasjon om bruk av fullmakter viser vi til note B i årsrekneskapen (kapittel 6).

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET SINE PRIORITERINGAR I TILDELINGSBREVET TIL KYSTVERKET

HOVUDMÅL 1 – FRAMKOME

PRIORITERING	KOMMENTAR	OMTALE ¹⁾
Teknologiutvikling for effektive og sikre transportløsningar	Vi både utviklar og tar i bruk ny teknologi og nye løysingar som bidreg både til å effektivisere etaten og til betre tenester for brukarane.	H1 og H2 Kap. 4
Effektiv og miljøvenleg sjøtransport	Tilskotsordningane som skal bidra til ein meir konkurransedyktig, effektiv og miljøvenleg sjøtransport er forvalta i samsvar med retningslinene.	H1
Utbetringar i farvatnet	Planlagde tiltak er gjennomført, sjå vedlegg 1.	H1
Fiskerihamnanelegg	Planlagde tiltak er gjennomført, sjå vedlegg 2. Arbeidet med å avhende fiskerihamnanelegg er gjennomført i tråd med plan.	H1
Forskotering av midlar til fiskerihamner og farleier	Ordninga er administrert etter avtale med Samferdselsdepartementet.	H1
Nærskipsfartsstrategi og nasjonal hamneplan	Har tatt del i Samferdselsdepartementet sitt arbeid med ny strategi for nærskipsfarten.	H1
Short Sea Promotion Center (SPC-N)	Tilskot utbetalt.	-

HOVUDMÅL 2 – TRANSPORTSIKKERHEIT

PRIORITERING	KOMMENTAR	OMTALE ¹⁾
Drift, vedlikehald og fornying av navigasjonsinfrastruktur	Delar av navigasjonsinfrastrukturen er modernisert, og vedlikehaldsetterslepet er redusert.	H2
Losordninga	Hendingar ogulykker med lospliktige fartøy blir følgd opp og det er gjort kontrollar med farleisbevisordninga og etterlevinga av losplikta.	H2
Statens havarikomisjon si undersøking av kollisjonen mellom KNM Helge Ingstad og Sola TS	Status i arbeidet med oppfølging av Statens havarikomisjon for transport sine sikkerheitstilrådingar er gjort greie for i eige brev til Samferdselsdepartementet.	H2
Overvakings- og rapporteringssystem	Seks nye AIS-basestasjonar er sett i drift på Svalbard og ein i Porsangerfjorden. BarentsWatch er vidareutvikla som planlagt.	H2
Utvikling av intelligente transportsystem for maritim sektor	Vi tar del i utviklinga av intelligente transportsystem (ITS) og utviklar kunnskap og nye tenester i samarbeid med andre aktørar på området.	H2
Sjøtrafikksentralar	Fornyninga av sjøtrafikksentralane og utvidinga av tenesteområdet på Vestlandet held fram.	H2
Fritidsfartøy	App-en «BåtFart» gir oversikt over kva som er gjeldande fartsgrense på den staden båtforar til ei kvar tid er.	H2
Heilskapelege forvaltningsplaner for norske havområder	Vi har tar del i arbeidet med fagleg grunnlag for heilskapelege forvaltningsplaner for norske havområde.	-
Anbefalte seglingsruter på Svalbard	Det er utarbeida anbefalte digitale seglingsruter/ referansruter langs kysten frå svenskegrensa til Nordland. I løpet av 2021 vil det også føreligge ruter for Troms og Finnmark og Svalbard.	H2

HOVUDMÅL 3 – KLIMA OG MILJØ

PRIORITERING	KOMMENTAR	OMTALE ¹⁾
Klimagassutslipp	Kunnskapsgrunnlaget om sjøtransporten og hamnene sin påverknad på klima og miljø blir stadig betre. Vi tar mellom anna del i fleire forskingssentre og –prosjekt om lav- og nullutslippsteknologi.	H3
Naturmangfald og vasskvalitet	Alle utbyggingsprosjekt blir følgde opp med tanke på korrekt handtering av avfall. Dette inkluderer også innsamling av plast frå sprenging.	H3
Sediment	Ein verdsettingsstudie av forureina sediment og eit forstudie for verdsetting av marin forsøpling i havet er fullført.	H3

HOVUDMÅL 4 – BEREDSKAP MOT AKUTT FORUREINING

PRIORITERING	KOMMENTAR	OMTALE ¹⁾
Forprosjekt – testfasilitetar for oljevern på Fiskebøl	Eit forprosjekt om testfasilitetar for oljevern er gjennomført i samarbeid med Senter for oljevern og marin miljø (SOMM).	H4
Revisjon av «Nasjonal plan – Beredskap mot akutt forureining eller fare for akutt forureining i Norge»	Planen er revidert.	H4
Følg opp evalueringar etter siste års uønska hendingar	Evaluering av handteringa av utslipp av plastpellets går føre.	-
Styrke kompetansen innan handtering av akutt forureining i islagde farvatn	Fleire FoU prosjekt er sett i gang for å bygge kompetanse og kapasitet. Hendinga med Northguider har gitt nyttig erfaring og ny kompetanse.	H4
Miljøtiltak mot kvikksølvforureining ved U-864	Vi har ikkje mottatt oppdrag frå Samferdselsdepartementet om vidare oppfølging av vraket.	-
Nasjonal atomberedskapsøving	Utsatt til våren 2022 grunna pandemien.	-

ANDRE FØRESETNADER OG KRAV – ADMINISTRATIVE FORHOLD

PRIORITERING	KOMMENTAR	OMTALE ¹⁾
Kunnskapsgrunnlag og analyser	Vi tar del i relevante FoU-aktivitetar og utviklar også eigne analyseverktøy, som AISyRISK og ENVrisk, for å betre kunnskapsgrunnlaget innanfor våre ansvarsområde.	H1, H2, H3 og H4
Nasjonal transportplan	Faglege innspel til Nasjonal transportplan 2022–2033 er levert i medhald av plan og i samsvar med oppdrag frå Samferdselsdepartementet.	-
Samfunnsikkerheit	Strategien for samfunnsikkerheit og beredskap er følgd opp. Risiko og sårbarheitsanalyse av IKT-sikkerheit blir gjort regelmessig.	Kap. 4
EØS-arbeid/anna internasjonalt arbeid	Vi deltek i internasjonale forum som er relevante for våre ansvarsområde.	H2 og H4
Tilgjengeleggjering av offentlege data	Kystdatahuset og BarentsWatch gjer data om skipstrafikken og havområda tilgjengeleg for alle.	Kap. 4
Hamne- og farvasslova	Vi har tatt del i mellom anna arbeidet med utarbeiding av nye forskrifter. Drifta vår vert tilpassa endringane i den nye lova.	-
Kystverket si rolle som tilsynsmynde	Vi har utført rolla vår som tilsynsmynde i tråd med planane.	H1, H2 og H4
Sikker lasting og lossing av bulkskip	Det er ikkje gjort tilsyn med bulkterminalar grunna manglande heimel i ny hamne- og farvasslov. Utkast til rapport om gjennomførte tilsyn i medhald av direktiv 2001/96 om sikker lasting og lossing av bulkskip i perioden 2017–2019 er utarbeida.	-
Risikovurderingar	Avdekke risiko er på eit akseptabelt nivå.	Kap. 4
System for budsjett- og økonomistyring	Det er i 2020 auka leiarforankring knytt til budsjett- og økonomistyring. Det er også arbeidd med førebuing til endra styringsmodell som følgje av ny organisering frå 2021.	Kap. 4
Effektivisering	Vi arbeider kontinuerleg med å effektivisere drifta.	Kap. 4
Oppfølging av Riksrevisjonens rekneskaps- og forvaltningsrevisjonar	Vi følger opp Riksrevisjonens sine rapportar i samråd med Samferdselsdepartementet.	Kap. 4
Oppdatering av økonomiregelverket	Internt regelverk er oppdatert.	-
Lærtingar	Vi bidreg til å auke talet på lærtingar.	Kap. 4
Likestilling – styrking av aktivitets- og utgreiingsplikta	Vi har merka oss endringane i likestillings- og diskrimineringsloven, og held på å innarbeide desse i våre rutinar og retningslinjer.	Kap. 4
Fellesføring om inkluderingsdugnad	Rekrutteringsprosedyrane sikrar at vi gjer vår del av Regjeringa sin inkluderingsdugnad.	Kap. 4

1) Kolonnen Omtale viser til kvar i dokumentet prioriteringa i hovudsak er omtala. H1, H2, H3 og H4 er hovudmåla som er omtala i kapittel 3.

HOVUDMÅL 1 – FRAMKOME

MÅL:

Betre framkome for personar og gods i heile landet

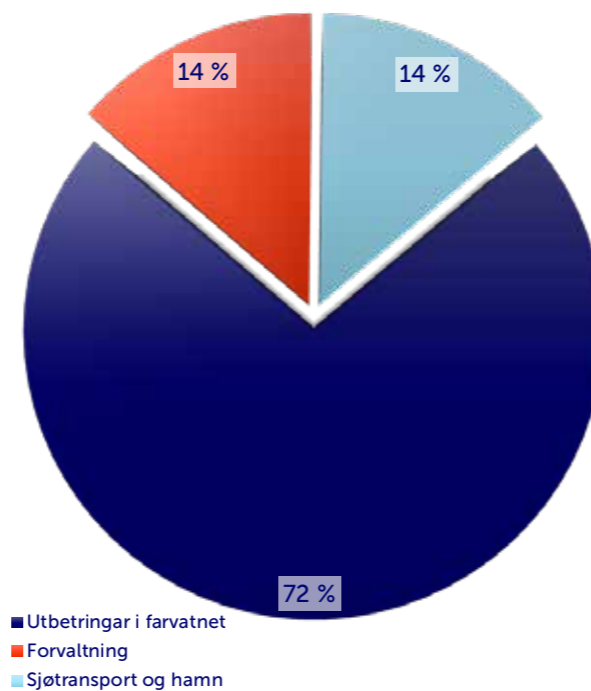
ETAPPEMÅL	INDIKATOR	RESULTAT 2018	RESULTAT 2019	RESULTAT 2020
Transportsystemet skal bli meir robust og påliteleg	Pålitelegskap for containerskip i faste ruter	-	Statistikken er ikkje oppdatert i 2019	Auka frekvens og kapasitet og betra regularitet sidan førre rapport
	Ventetid på los ¹⁾	1,8 %	2,0 %	2,0%
Kortare reisetider og tilstrekkeleg kapasitet	Endring av seglingsstid som følge av farleiltak	Tiltaket innsegling Tromsø reduserer seglingslengda med 160 km for dei største fartøya som kjem frå sør.	Ingen farleiltak med redusert seglingsstid av tyding er avslutta i perioden	Tiltaket gjennomsegling Hjertøysundet reduserer seglingslengda med 2,5Nm. Tiltaket har også effekt for ferja mellom Molde og Sekken
Transportkostnader for godstrafikk skal reduserast, fortrinna for dei ulike transportmidla skal utnyttast og meir gods overførast frå veg til sjø og bane	Utvikling av effektiviteten i godstransporten ved bruk av SSB sin prisindeks for transport og lagring ²⁾	Godsskip i innanriks fart: 5,6% kostnadsvekst Langtransport på veg: 3,7% kostnadsvekst.	Godsskip i innanriks fart: 4,1% kostnadsvekst Langtransport på veg: 4,2 % kostnadsvekst	Godsskip i innanriks fart: 5,9% kostnadsreduksjon Langtransport på veg: 2,1% kostnadsreduksjon
	Utvikling i utvalde konkurranseflater sjø-veg: import på containere vs. lastebil ³⁾	Endring frå 2017 til 2018: Container på sjø: 5,8 % auke Lastebil: 0,5 % reduksjon	Endring frå 2018 til 2019: Container på sjø: 0,7% auke Lastebil: 2,3% reduksjon	Endring frå 2019 til 2020: Container på sjø: 2,7% reduksjon Lastebil: 0,5% reduksjon

1) Indikator ventetid på los gjerast det greie for under hovudmål 2.

2) Ein prisindeks for innanriks sjøfart ligg enno ikkje føre frå SSB. Vi viser derfor utviklinga i kostnadane høvesvis for langtransport på veg og godsskip i innanriks fart. Tal for 2018, 2019 og dei tre første kvartal i 2020 (tal for 4. kvartal 2020 ligg enno ikkje føre).

3) Tal for 2018, 2019 og 1.-3. kvartal 2020 (tal for 4. kvartal 2020 ligg enno ikkje føre).

Figur 4 Ressursbruk - hovudmål 1 – framkome



Ved å forvalte kystinfrastrukturen skal vi bidra til at sjøtransporten er ein attraktiv, sikker og effektiv del av dei nasjonale og internasjonale transportsystema. Vi skal også vere ein leverandør av kunnskap om skipstrafikk, sjøtransport og hamner, og sikre infrastruktur og arealtilgang for ulike interesser i kystsona.

Eit av verkemidla er planmedverknad og rettleiing/utøving av mynde etter hamne- og farvasslova. Tema og saker som har vore spesielt framme i 2020 er etablering av tiltak som påverkar sjøtrafikken i hovud- og bi-lei, fartsregulering, farvassavgift og hamnene si mottakspått, mellom anna knytt til smittevern.

Den største ressursbruken under hovudmålet (om lag ¾) gjeld utbetringar i farvatnet og fiskerihamner. Kategorien inneheld også tilskot til fiskerihamneanlegg.

SJØTRANSPORT OG HAMN

Eit godt kunnskapsgrunnlag er viktig for å utvikle eit heilskapleg transportsystem, og dei siste åra har vi styrka både kompetansen og kapasiteten innan analyse og utgreiing. Vi tar også del i ei rekke ulike partnarsskap og FoU-prosjekt for å bygge kunnskap som legg til rette for teknologiutvikling i sjøtransporten.

Vi har levert oppdaterte faglege innspel til Samferdselsdepartementet sitt arbeid med ny strategi for nærskipfarten og hamneplan. Av større utgreiingar og analyser er det mellom anna gjort ei kartlegging av tørrlasttransportar langs kysten - det største transportsegmentet på sjøen.

For å bygge meir kunnskap om økonomien og handlingsrommet har vi samla inn oppdaterte rekneskappar for dei offentlege hamnene. Dette er relevant for å få eit bilete av tilstanden i næringa og i vurderinga av tiltak og verkemiddel for å styrke sjøtransporten og hamnene.

I samband med utgreiingsarbeidet til komande NTP (NTP 2022-2033) har vi også vore med på arbeidet med å gjennomgå grunnlaget for marginale eksterne kostnader i transportsektoren, og talgrunnlaget er oppdatert. Desse tala er sentrale ved vurdering av bruk av verkemiddel i transportnæringa. For vår del vil dei oppdaterte tala bli innarbeidd i kalkulatoren for berekning av samfunnsøkonomisk nytte som brukast i søknader om tilskot til overføring av gods frå veg til sjø (insentivordninga).

Prosjektet «godspilot i SafeSeaNet Norway» utviklar løysingar som gjer det mogeleg å rapportere godsdata som tilfredsstillar krava frå statistikkdirektivet (direktiv 2009/42/EC) i meldeportalen. Målet er å få på plass ei digital og effektiv rapportering av godsomslag i hamner, som i dag blir rapportert manuelt til myndighetene og Statistisk sentralbyrå (SSB). Data om godsomslag i SafeSeaNet Norway kan då koplant mot Havbase. Dette gjer det mogeleg å rekne ut CO2-utslepp per tonnkilometer per fartøyskategori, per korridor eller for ulike typar framdriftsmaskineri. Ei slik samansetjing av data kan gi nyttig avgjerlegrunnlag ved val av metodar og tiltak.

Frå Haugesund Cargo Terminals på Husøy
(Foto: Anne Grethe Nilsen/Kystverket)

TRENDAR I GODSTRANSPORTEN

Eit av måla i NTP er at transportkostnadar for godstrafikk skal redusert, fortrinna for dei ulike transportmidla skal utnyttast og meir gods overført frå veg til sjø og bane.

Tal for dei tre første kvartal viser at kostnadsreduksjonen for godsskip i innanriks fart er større enn for langtransport på veg i 2020. Årsakene til kostnadsreduksjonane for godstransporten både på sjø og veg er oljeprisfallet i mars 2020, som førte til reduserte drivstoffkostnadar, og retenedsetjingar som følgje av koronakrisa.

I inneverande NTP-periode har kostnadane for innanriks godstransport på sjø auka med 2,4 prosent, medan auken for langtransport på veg har vore på 5,9 prosent. Reduksjonen i 2020 var 5,9 prosent for godsskip i innanriks fart og 2,1 prosent for langtransport på veg.

Det har vore ein vekst i importen med sjøcontainer i fleire år, medan importen på lastebil er noko redusert. Tal for 1.-3. kvartal 2020 samanlikna med tilsvarende periode i 2019 viser at importen er redusert høvesvis med 2,7 prosent og 0,5 prosent for sjøcontainer og lastebil. Årsaka til redusert import

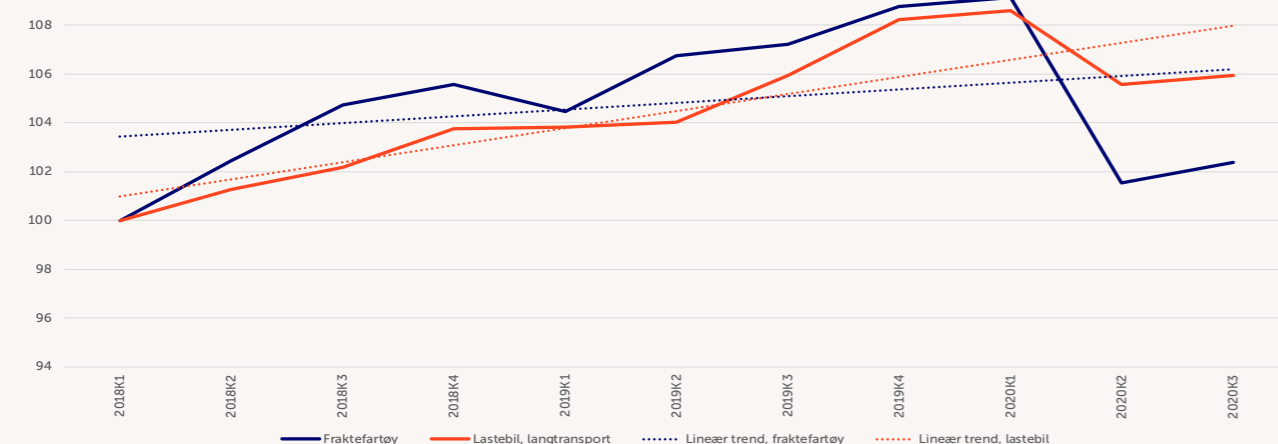
med sjøcontainer er i hovudsak ein kraftig volumreduksjon fjerde kvartal 2019 – og kan dermed ikkje relaterast til pandemien.

I inneverande NTP-periode har importvoluma for sjøcontainer auka med 13,1 prosent, medan reduksjonen for lastebil er 0,9 prosent.

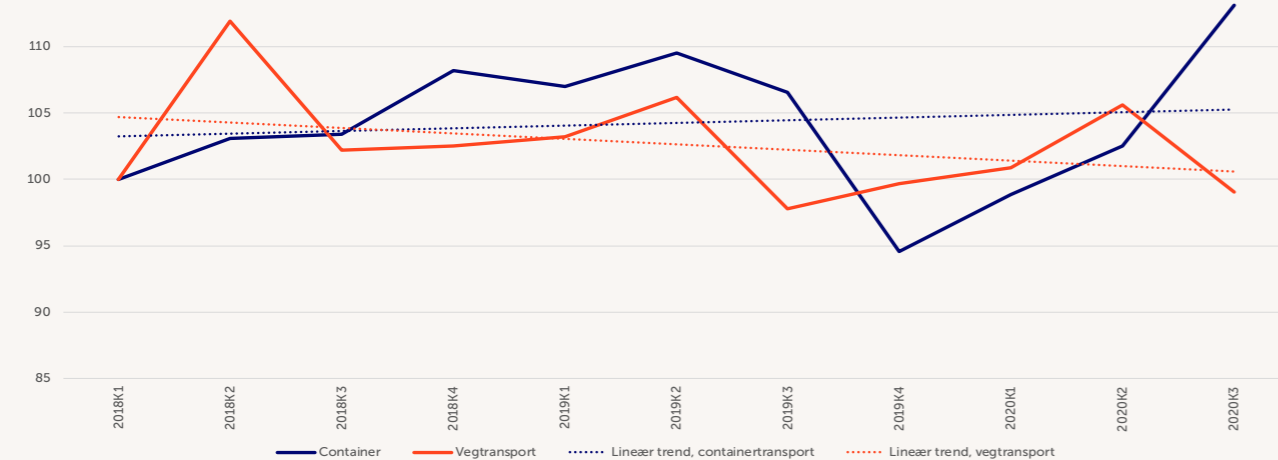
Eit anna mål i NTP er at transportsystemet skal bli meir robust og påliteleg. Eit robust og påliteleg transportsystem har særleg mykje å seie for transportkostnadane til næringslivet.

Ei oppdatert analyse av regulariteten til containerskip i faste ruter viser at det er relativt vanleg med avvik frå ruteplan. Analysen omfattar 20 av hamnene med flest anløp frå containerskip og 20 av skipa med flest anløp. Årsaka til avvik frå ruteplan kan til dømes vere manglande og/eller ekstra last. Gjennomsnittleg liggetid i hamn er om lag ni timar, men gjennomsnittleg liggetid varierer i stor grad frå hamn til hamn. Årsak til liggetid kan vere forseinkingar, manglande utstyr, bunkring og opningstider. Den oppdaterte analysen viser at regulariteten i 2020 er noko betre enn tilsvarende analyse gjort i 2018, og dei viktigaste faktorane som påverkar regulariteten er talet på anløp og kapasiteten i hamnene.

Figur 5 Utvikling i kostnadar for godsskip i innanriks fart og for langtransport på veg (indeksert 2018K1 = 100)



Figur 6 Import på sjø og veg (indeksert 2018 K1 = 100)



STØTTEORDNINGAR

Ulike støtteordningar er viktige tiltak for å stimulere til betre konkurranseføresetnader for sjøtransporten, ein meir miljøvenleg sjøtransport og for å realisere målsetjingane om godsoverføring frå veg til sjø.

Målet med ordninga *tilskot til overføring av gods frå veg til sjø (insentivordninga)* er å stimulere til overføring av gods frå veg til sjø. Reiarar kan søke tilskot til å etablere nye sjøtransporttilbod mellom hamner i EØS-området, også norske, så framtid gods blir flytta frå norske vegar til sjø. Kvart enkelt prosjekt kan få støtte i maksimalt tre år. Forvaltninga av ordninga har til no kravd om lag 1,5 årsverk.

14 søknadar er handsama i 2020 og tre reiarlag har fått tilsegn om til saman

92,2 millionar kroner i tilskot. Målet er at desse skal overføre 1,3 millionar tonn gods frå veg til sjø og skape 117,3 millionar kroner i nytteverdi i løpet av støtteperioden. Nyttete verdien er kostnadane samfunnet sparer knytt til ulykker, støy, kø, slitasje på infrastruktur, luftforureining og klimagassutslipp.

Støtteperioda til dei to første prosjekta som fekk tilsegn om midlar frå ordninga i 2017, Base Marine Norway AS og DFDS Logistics AS, er no avslutta. Den aktive porteføljene består no av sju prosjekt – der to skal setjast i drift i 2021.

Til no er det gitt tilsegn om inntil 175 millionar kroner i tilskot til åtte reiarlag, og desse har flytta 760 000 tonn gods frå veg- til sjøtransport. Dette svarar til nærare 47 000 færre lastebiltransportar langs norske vegar, og gir ein reduksjon

av om lag 21 000 tonn CO₂-ekvivalentar.

I 2020 er det overført om lag 360 000 tonn gods frå veg til sjø, noko som utgjør om lag 61 prosent av estimata som låg til grunn for søknadane i støtteperioden. Årsaka til lågare måloppnåing er mellom anna utfordringar knytt til oppstart, drift, etterspørsel, forseinkingar og kapasitet hos reiar.

Utbetaling av støtte skjer på grunnlag av dokumentert mengde overført gods. Fire av prosjekta vil ikkje oppnå estimert godsoverføring innafor støtteperioden. Utbetalingane til desse er, i tråd med retningslinjene for ordninga, redusert i samsvar med nye estimat. Det betyr at det vil bli utbetalt eit lågare beløp enn det

Tabell 4 Status for pågåande og nye prosjekt:

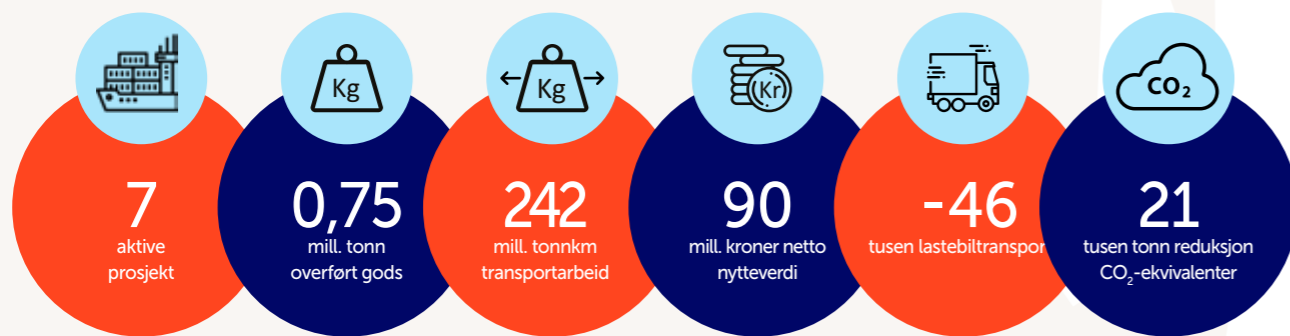
STØTTE INNVILGA	REIARLAG	NÆRARE OM PROSJEKTET
2017	Base Marine Norway AS	Prosjektet «Base2Base» omhandlar etablering av ei kombinert bulk-, ro-ro- og lo-lo- rute mellom Stavanger og Kristiansund, via Bergen og Florø. Ruta starta opp 1.11.2017. Samla sett har ikkje prosjektet nådd dei effektane som var estimert i søknaden, og årsaken skal vere ei upårekna geografisk flytting av oljeaktiviteten og at ein ikkje har klart å få med seg viktige kundar. Støtteperioden til prosjektet vart avslutta hausten 2020. Det er venta at Base Marine Norway AS vil drive ruta vidare.
2017	DFDS Logistics AS	DFDS etablerte 17.2017 ei rute med fast avgang ein gong i veka mellom Immingham og Oslo for import av RFD (avfall) til Fortum-anlegget i Oslo. Prosjektet har ikkje klart å overføre så mykje gods som estimert i søknaden. Årsaka er problem med fartøyet og tidvis mottaksproblem hos kunde. Støtteperioden til prosjektet vart avslutta hausten 2020. Reiar har meldt at ruta er lagt ned.
2018	Havline Vessel AS	Prosjektet «Hav Line Metoden» omhandlar etablering av ei ny godsroute for transport av fersk fisk mellom Bergen og Hirtshals. Fisken blir slakta om bord i båten. Søkar har både bygd den unike båten og eit eige mottaksanlegg i Hirtshals. Prosjektet har til no ikkje nådd dei budsjetterte mengdene overført gods og årsaken er mellom anna innkøyringsproblem ved mottaksanlegget.
2018	Visea Shipping AS	Etablering av ei rute med fast avgang ein gong i veka frå Oslo til Kristiansand for vidarefrakt av gods som kjem frå Baltikum. Prosjektet har ikkje nådd dei voluma overført gods som låg til grunn for prosjektet, og tilsegnet er derfor trekt tilbake. Årsaken til avviket er at det tar tid å etablere ruta og kapasitetsproblem på fartøy.
2018	Color Line AS	Prosjektet «Vei til sjø» omhandlar etablering av ei ro-ro rute mellom Oslo og Kiel med korresponderande tog frå Kiel til Verona i Italia. Ruta starta opp 9.1.2019. Det har tatt lengre tid enn først rekna med å oppnå dei estimerte godsmengdene.
2020	North Sea Cont. Line (NCL)	NCL starta hausten 2020 ei containerrute for transport av fersk fisk mellom Stord og London/Rotterdam/ Hamburg. Målet er å flytte 370 000 tonn fersk fisk frå veg til sjø i støtteperioden.
2020	Sea-Cargo AS	Sea-Cargo skal i januar 2021 starte ei ro-ro rute mellom Bergen og Swinoujscie med fast avgang ein gang i veka. Ruta skal gå via Haugesund, Sandnes og Göteborg. Det er også mogeleg å laste om gods til ei rute som går til Trøndelag. Det er venta at prosjektet vil flytte 320 000 tonn gods frå veg til sjø i støtteperioden.
2020	Eureka Shipping Ltd.	Eureka Shipping Ltd. skal i løpet av 2. tertial 2021 starte ei containerrute mellom Bodø og Tromsø med tre avgangar i begge retningar i veka. Ruta til korrespondere med Nordlandsbanen og er venta å flytte 600 000 tonn gods frå veg til sjø i støtteperioden.

Tabell 5 Oppnådd mengde gods overført frå veg til sjø og berekna klima- og miljøeffektar i 2020

STØTTE INNVILGA	REIARLAG	SKIPSTYPE	OVERFØRT GODS				REDUKSJON I CO ₂ ²⁾	
			TONN	MÅL- OPPNÅING ¹⁾	TONNKM I MILL. TONN	MÅL- OPPNÅING ¹⁾	BEREKNA (TONN)	MÅL- OPPNÅING
2017	Base Marine AS	Multipurpose	97 792	104%	474	100%	5 268	90%
2017	DFDS Logistics AS	Sideport	41 966	46%	2,2	45%	100	46%
2018	Color Line Carrier AS	Ro-ro	175 079	67%	40,1	67%	3 046	67%
2018	Havline Vessel AS	Fiskefartøy	30 670	54%	21,1	65%	1 736	55%
2018	Visea Shipping AS	Container	13 986	27%	4,5	27%	497	27%
2020	Eureka Shipping AS	Container	-	-	-	-	-	-
2020	North Sea Cont. Line	Container	-	-	-	-	-	-
2020	Sea-Cargo Skips AS	Ro-ro	-	-	-	-	-	-
Sum			359 493	61%	115,3	78%	7 658	51%

1) Måloppnåing er berekna ut frå estimat som låg til grunn for tilsegnet i gjeldande periode i søknad

2) Berekingar og estimat for klima- og miljøeffektar er basert på indeksar frå Vista analysen 2015 og TØI rapport 2014.



Figur 7 Forventa varig årleg effekt ved utløpet av støtteperioden

som opphøveleg var sett av. Utbetalt støtte er i samsvar med berekna samfunnsnytte og nytteverdien aukar ytterlegare ved vidareføring av prosjekta etter støtteperioden.

Målet i gjeldande NTP er å overføre meir gods frå veg til sjø og bane, og totalt er det berekna at potensialet for overføring av gods er 5–7 millionar tonn. Insentivordninga er eitt av fleire tiltak som skal stimulere til dette.

Sidan DFDS Logistics AS har lagd ned sitt prosjekt, har vi no sju aktive prosjekt. Vi har berekna at desse prosjekta samla sett kan overføre om lag 0,75 millionar tonn gods årleg ved utgangen av støtteperioden. Overføringspotensialet er rekna ut under føresetnad om at dei drivast vidare etter støtteperioden. Dette svarar til 242 million tonnkilometer overført transportarbeid årleg og ein årleg netto nytteverdi på 90 millionar kroner. Omrekna til lastebiltransportar utgjør dette om lag 46 000 færre lastebiltransportar på norske vegar og ein årleg reduksjon på rundt 21 000 tonn CO₂ ekvivalantar.

Desse sju prosjekta kan åleine bidra til å nå om lag 12,5 prosent av det berekna potensialet for godsoverføring. Miljø- og klimaeffektane viser at ordninga også kan bidra positivt i omstillinga mot eit lavutsléppssamfunn. Ordninga bidreg til å styrke nærskipfarta, betrar trafikksikkerheita, reduserer veislitasje og frigjer kapasitet på norske vegar.

I har i 2020 vore arbeidd med revisjon av retningslinene til ordninga og oppdatering av kalkulator for berekning av nytteeffektar frå godsoverføring. Revisjonen av retningslinene vil bli avslutta i 2021 i samband med re-notifisering av ordninga.

Ordninga tilskot til hamnesamarbeid er øyremarka samarbeidsprosjekt mellom hamner. Målet med ordninga er å få til samarbeidsprosjekt som skal gi brukarane av hamnene betre transportkvalitet og reduserte kostnader. 12 prosjekt har fått tilsegn om til saman 10,9 millionar kroner i tilskot, og om lag 8,6 millionar kroner er utbetalt. Prosjekta handlar mellom anna om lokale kartleggingar av varetraumar og potensial for godstransport på sjø, samhandlingsprosjekt for å effektivisere logistikkjeder og auke fyllingsgrada i fartøya og digitaliseringsprosjekt. Alle prosjekta er gjennomført.

Ordninga tilskot til investering i effektive og miljøvenlege hamner, etablert i 2019, skal bidra til ein meir effektiv logistikk i hamnene. Det kan ytast støtte til investering i hamneinfrastruktur, tilkomstinfrastruktur og mudring, men ikkje til investering i «superstruktur» som kraner og bygningar. 19 søknader er handsama og fem prosjekt fordelt på fire aktørar har fått tilsegn om til saman 60 millionar kroner. Fire av prosjekta skal effektivisere logistikken gjennom betra elektronisk datafangst, og eitt prosjekt omhandlar installasjon av Smart Gate-system. To av prosjekta er forseinka på grunn av pandemien og vil ikkje bli avslutta før i 2021.

Målet er at prosjekta som er innvilga støtte skal gi innsparingar av tid anten for skip eller lastebil i hamn. Innsparingane kjem ikkje hamna til gode, men støttar opp om målet om å redusere transportkostnadane.

Det er gjort ei evaluering av ordninga og eit hovudfunn er at den har utløyst prosjekt med god måloppnåing.

UTBETRINGAR I FARVATNET

Tiltak i farleia, som til dømes utdjupeing og utviding, kan gi redusert seglingsdistans, kortare seglingstid og redusert risiko for ulykker. Dette gir ein tryggare sjøveg og meir effektiv drift for brukarane.

For å bidra til gode løysingar for sjøtransporten tar vi del i lokale og regionale planprosessar. Vi er mellom anna ein støttespelar til hamnene i arbeide deira for å sikre dei langsiktige arealbehova.

Det er auka interesse for sjøareala frå fleire næringar – og stadig nye aktørar kjem til. Dette gjer at vi må handtere nye utfordringar og meir komplekse saker. Eit eksempel på slike saker er havgåande akvakulturanlegg og havvindprosjekt. Desse prosjekta er krevjande både i dei innleiande høringsprosessane om egna areal, men også i gjennomføringsfasa.

For å kunne utarbeide eit betre avgjerslegrunnlag tok vi i bruk strekningsvis planlegging som ny metode i planlegginga av farleisinvesteringar i arbeidet med NTP 2022-2033. Frå tidlegare å sjå på punkt, ser vi no heile strekkingar under eitt. Det er viktig for oss å få fram sjøtransporten sine behov og dei kombinasjonar av tiltak som gir mest nytte og grunnlag for størst verdiskaping. Resultatet er at vi no har ei portefølje med prosjekt som er samfunnsøkonomisk lønsame.

Vi har brukt 159 millionar kroner på farleisprosjekt i 2020. Prosjekta gjennomsegling Hjertøysundet og innsegling Vannavalen er avslutta. Prosjekta innsegling Farsund og innsegling Bodø er under arbeid. Prosjektet innsegling Grenland vart starta opp på slutten av året. Det er arbeida vidare med utgreiingar knytt til prosjektet Stad skipstunnel.

Tabell 6 Farleiprojekt (i millionar kroner ekskl. mva)

PROSJEKT	KOSTNADAR I 2020	KOSTNADAR TOTALT I PROSJEKTET	FULLFØRINGS-GRAD
Gjennomsegling Hjertøysundet	33	34	89%
Innsegling Grenland	0	4	5%
Innsegling Leirpollen	2	18	13%
Innsegling Farsund	28	35	78%
Innsegling Bodø	73	139	80%
Innsegling Vannavalen	19	36	100%
Planlegging Longyearbyen	5	32	100%
Stad undersøkingar	6	59	100%
Innsegling Ålesund Aspevågen	-7	51	100%
Sum farleier	159	407	62%

For detaljert oversikt over farleistiltaka og status i desse viser vi til vedlegg 1.

FISKERIHAMNER

Tiltak i fiskerihamner – som til dømes utdjupeing av innseglinga til hamna, bygging av nye merker og bygging av ny molo – betrar tilgangen til hamnene og bidreg til å styrke lokalt næringsliv og busetnadsmønster langs kysten.

Vi har brukt åtte millionar kroner på fiskerihamner i 2020. Prosjektet Gjerdsvika fiskerihamn er ferdig. Prosjekt Brevikbotn fiskerihamn er forseinka, og er forventa avslutta i 2021.

Av midlane Stortinget løyva til vedlikehaldsprosjekt for å styrke anleggsbransjen i samband med pandemien, var det planlagt 21 vedlikehaldstiltak på hamner og moloar frå Møre og Romsdal og nordover. 15 av tiltaka er gjennomført eller i arbeid. To av tiltaka er utsett til 2021. Fire mindre tiltak vart ikkje sette i verk sidan objekta vart avhenda.

Vi forvaltar ei tilskotsordning for tiltak i fiskerihamner. Ordninga har ikkje vore lyst ut i 2020, men vi har følgd opp og utbetalt tilskot til prosjekt frå tidlegare perioder. Alle prosjekta som fekk midlar til ferdigprosjektering av fylkeskommunale og kommunale fiskerihamnetiltak som står i gjeldande NTP er no avslutta og tilskota er utbetalt.

Vi har stått for den administrative oppfølginga av ordninga med forskotering av midlar til fiskerihamner og farleier på vegne av Samferdselsdepartementet. Dei seks avtalane som ordninga omhandlar gjeld kommunane Gamvik, Nordkapp, Berg (no del av Senja kommune), Ibestad, Herøy og Giske. Kommunane er i gang med tiltaka og nokre er forseinka av ulike årsaker.

Statens fiskerihamneanlegg skal overførast til fylkeskommunane etter avtale. Fylkeskommunane i Sør-Noreg (Viken, Vestfold og Telemark, Ager, Rogaland og Vestland) tok over ansvaret frå 1. januar 2020. Arbeidet med å tinglyse overføringa av hamnene er gjennomført, men det står att noko arbeid med å kvalitetssikre Kartverkets registreringar i grunnboka. Det er enno ikkje inngått avtalar med dei fire nordlegaste fylka.

Vi sel fiskerihamneanlegg som framleis er i statleg eige og der det ikkje er inngått avtale om overføring til fylkeskommunen. Ved utgangen av året var det 275 hamner att i porteføljen – fordelt på 214 næringsaktive og 61 ikkje-næringsaktive.

Tabell 7 Fiskerihamner (i millionar kroner ekskl. mva)

PROSJEKT	KOSTNADAR I 2020	KOSTNADAR TOTALT I PROSJEKTET	FULLFØRINGS-GRAD
Brevikbotn fiskerihamn	8	24	79%
Gjerdsvika fiskerihamn	0	68	100%
Sum fiskerihamner	8	92	93%

For detaljert oversikt over fiskerihamnetiltaka og status i desse viser vi til vedlegg 2.

HOVUDMÅL 2 – TRANSPORTSIKKERHEIT

MÅL

Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen

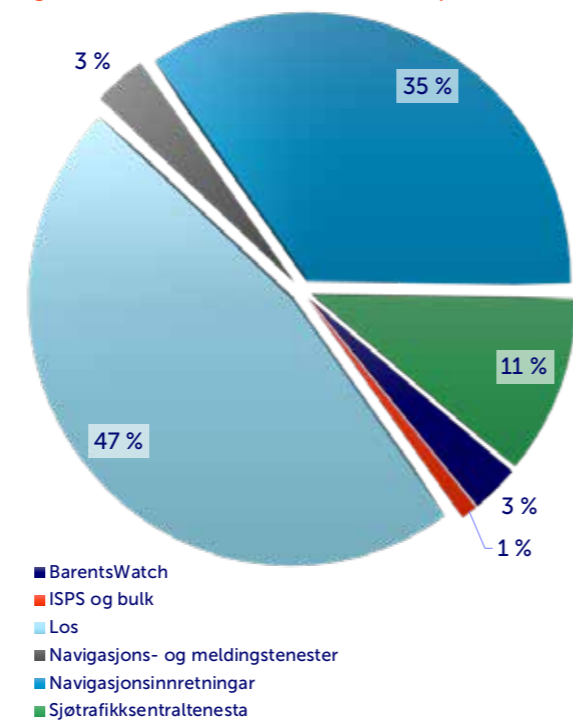
ETAPPEMÅL	INDIKATOR	RESULTAT 2018	RESULTAT 2019	RESULTAT 2020
Oppretthalde og styrke det høge sikkerhetsnivået i sjøtransport	Tal drepne og skadde og tal på alvorlege grunnstøytingar og kollisjonar i sjøtransporten ¹⁾			
	Tal på omkomne etter navigasjonsulykker med næringsfartøy ¹²⁾	2	0	0
	Tal på omkomne etter navigasjonsulykker med fritidsfartøy ¹²⁾	6	4	3
	Tal på omkomne i sjøtransporten, uavhengig av årsak ¹²⁾	8	0	8
	Tal på omkomne i fritidsbåtflåten, uavhengig av årsak ¹²⁾	23	28	20
	Tal på skadde i sjøtransporten, uavhengig av årsak ¹²⁾	130	193	184
	Tal på navigasjonsulykker i sjøtrafikken ¹³⁾	131	113	138
Unngå ulykker med akutt forureining	Oppetid på maritim infrastruktur	99,8%	99,8%	99,7%
	Tal på ulykker med akutt forureining i sjøtransporten ⁴⁾	102	90	99

1) Indikatoren som høyrer til etappemålet «Oppretthalde og styrke det høge sikkerhetsnivået i sjøtransporten» er «Tal på drepne og skadde og tal på alvorlege grunnstøytingar og kollisjonar i sjøtransporten». I tabellen er resultatene for drepne og skadde skilt mellom om dette er etter ei navigasjonsulykke eller ikkje, og type fartøy (næringsfartøy eller fritidsfartøy). Tal på alvorlege grunnstøytingar og kollisjonar er slått saman til tal på navigasjonsulykker i sjøtrafikken.
 2) Indikatorane om tal på ulykker, omkomne og skadde i sjøtransporten og fritidsflåten er basert på ulykkesstatistikken til Sjøfartsdirektoratet.
 3) Navigasjonsulykker er definert som ulykker av typen kollisjon, grunnstøyting og kontaktskader. Ulykker som er rapportert utanfor Norsk sektor/grunnlinje er filtrert bort.
 4) Utslepp frå hendingar med skip. Inkluderer kommersielle fartøy og fartøy med og utan IMO-nummer. Talgrunnlaget inneheld både opne og ferdig behandla hendingar, og det gjer at tala kan bli endra for alle åra i tidsserien. Hendingar med akutt forureining omtalast under hovudmål 4.

Opgåva vår er å oppretthalde og styrke sikkerhetsnivået i sjøtransporten, og tenestene våre skal innrettast slik at dei bidreg til å førebygge ulykker med risiko for tap av liv eller personskade og hendingar med stor risiko for miljøskade. Maritim infrastruktur skal ha høg kvalitet og levere stabil navigasjonsrettleggning til brukarane. Los- og sjøtrafikksentraltenesta skal drivast kostnadseffektivt og vere brukarretta. Risikofartøy og område der skipstrafikk utgjør ein særleg risiko skal overvakast for å unngå kollisjonar eller grunnstøytingar. Norske hamner skal sikrast for unngå terrorhandlingar eller andre sikringshendingar som kan skade hamnene eller skip som anløper desse. Kombinasjon av tiltak – frå fysisk infrastruktur til maritim tenesteyting – gjer at vi kan oppretthalde og betre sjøsikkerheita.

Lostenesta er den største verksemda innanfor hovudmålet og utgjør 47 prosent av ressursbruken. Los- og sjøtrafikksentraltenestene er i hovudsak brukarfinansiert, med unntak av Vardø VTS, 86 millionar kroner av utgiftene til lostenesta og 8,6 millionar kroner av utgiftene til dei andre sjøtrafikksentralane, som er statsfinansiert.

Figur 8 Ressursbruk - hovudmål 2 – transportsikkerheit



Drift, vedlikehald og fornying av navigasjonsinnretningar er den nest største verksemda innanfor området, og utgjør 35 prosent av ressursbruken.<

Nivået på sjøsikkerheita i Noreg er generelt god, og talet på navigasjonsulykker og omkomne i den profesjonelle sjøtrafikken er lågt. Derimot er talet på omkomne som følgje av ulykker med fritidsbåt høgt – det er registrert 20 omkomne i 2020. Tre av desse omkom som følgje av navigasjonsulykker.

Vi tar del i utviklinga av intelligente transportsystem (ITS) innanfor områda trafikkovervaking, autonome fartøy og transportløyser. I samarbeid med andre aktørar på området utviklar vi kunnskap og nye tenester.

Kystverket har ikkje hatt heimel til å gjere tilsyn med bulkterminalar etter at ny hamne- og farvasslov vart gjeldande frå 1. januar 2020. Ny forskrift er under arbeid.

Status i arbeidet med oppfølging av Statens havarikommisjon for transport sine sikkerheitsråd etter kollisjonen mellom KNM Helge Ingstad og Sola TS er gjort greie for i eige brev til Samferdselsdepartementet.

Sjøtransporten er internasjonal, og mange av sjøsikkerheitsiltaka er regulert gjennom internasjonale regelverk, standardar og retningslinjer. Som sjøfartsnasjon og kyststat er Noreg eit føregangslend på fleire område innan sjøsikkerheit, og det er viktig at vi påverkar den internasjonale reguleringa i tråd med norske interesser og praksis. Vi er med i relevante EU-organ og i ei rekke internasjonale organisasjonar, som til dømes IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) og IMO (International Maritime Organization), der reguleringar som kan påverke vår praksis og sektor, blir handsama.

Vi har laga anbefalte digitale seglingsruter langs kysten (routeinfo.no) – frå svenskegrensa til Nordland. Desse referanserutene kan lastast ned til elektroniske kartsystem om bord i skip. Tenesta gir også navigatørar effektiv tilgang til lokale føresegnar i sjøtrafikkskrifta og lospliktskrifta. I løpet av 2021 vil det også føreliggje ruter for Troms og Finnmark og Svalbard. IMO har mellom anna godkjent endringar i eksisterande rutetiltak langs kysten av Noreg.

Vi tar del i både i nasjonale og internasjonale prosjekt og nettverk som omhandlar autonome skip og automatisering

Tabell 8 Vedlikehaldsetterslep (i millionar kroner)

	2018	2019	2020
Navigasjonsinnretningar	951	876	790
Fyrbygningar	561	561	539
Sum vedlikehaldsetterslep	1512	1437	1329

Tabellen viser kva det vil koste å hente inn vedlikehaldsetterslepet.

av hamneoperasjonar. Vi er mellom annan partner i det NTNU-leia prosjektet Safe Autonomous Ships (SFI Autoship) som har fått status som senter for forskingsdrevne innovasjon. Senteret har fått 200 millionar kroner til forskning innan maritim autonomi. Vi tar også del i rådgivingsgruppa til EU-prosjekta «Autoship» og «Aegis».

NAVIGASJONSINNRETNINGAR

Navigasjonsinnretningar er fellesnemninga på dei ulike fysiske sjømerka i kystfarvatnet som nyttast ved visuell navigasjon - til dømes fyrlykter, lykter og andre sjømerker. Innretningane skal levere korrekt og stabil navigasjonsrettleggning til brukarane.

Drift, vedlikehald og fornying av navigasjonsinnretningar

Det samla vedlikehaldsetterslepet (inkludert fyrbygningar) er redusert med 108 millionar kroner (7,5 prosent) i 2020.

Vedlikehaldsetterslepet på navigasjonsinnretningane er redusert med 86 millionar kroner (ti prosent) i 2020 – som er noko høgare enn reduksjonen frå 2018 til 2019. Ambisjonsnivået var noko høgare, men vèrtilhøva, type arbeid og forseinkingar som følgje av smittevernstiltaka la avgrensingar.

Vi prioriterer å fornye framfor å vedlikehalde fyrlykter, og årsaken er at det er meir kostnadseffektivt å modernisere desse i staden for å halde fram vedlikehaldet etter tradisjonelle metodar. Moderne objekt med fjernovervaking treng ikkje like ofte tilsyn, krev mindre vedlikehald og gir auka sikkerhet for den sjøfarande. Omlegginga til IALA-standard for fyrlykter er krevjande, men går i hovudsak etter planen.

Vi har i 2020 gjort ei kartlegging som viser at etterslepet på fyrstasjonar- og bygningar er redusert med 22 millionar



OV Ryvingen på oppdrag.
(Foto: Alexander Sundkvist/Kystverket)

Tabell 9 Status og måltal for oppetid på Kystverket sine innretninger med lys

	2018	2019	2020
Tal på anlegg	6 503	6 565 ¹⁾	6 675
Tal på sløkkingar	614	609	647
Tal på sløkkedøgn	5 732	5 885 ¹⁾	6 909
Oppetid	99,8%	99,8%	99,7%

¹⁾ Tal på anlegg og sløkkedøgn i 2019 er korrigert og stemmer derfor ikkje med tal i Årsmelding for 2019

kroner. Kartlegging av status på fyrstasjonar er kompleks, og gjerast kvart andre år. Førre kartlegging var i gjort i 2018.

Av midlane Stortinget løyva til vedlikehaldsprosjekt for å styrke anleggsbransjen i samband med pandemien var det satt av midlar til vedlikehald av fyrbygningar og fjerning eigarlaus blåskjelanlegg som kunne vere til fare for sjøtrafikken. Ved hjelp av desse midlane har vi fjerna over 100 tonn avfall (eigarlaus blåskjelanlegg) og redusert vedlikehaldsetterlepet på fyrbygningar.

Oppetid på maritim infrastruktur

Vi eig totalt 21 708 innretningar, og av desse har 6 607 lys og 15 101 er utan lys (stenger, stakar og vardar). Vi er like under målet om ei oppetid for innretningane på 99,8 prosent.

Det er satt i verk eit arbeid med å forbetre fortøyningar for lysbøyer for å redusere talet på lysbøyer som kjem på drift eller havarerer.

LOS

Det overordna målet med lostenesta er å redusere sannsynet for skipsulykker langs kysten, og på den måten bidra til trygg ferdseil på sjøen. Losordninga omfattar utøving av myndighet etter hamne- og farvasslova, losing (seglas med los om bord) og farleisbevisordninga. Farleisbevis gir rett til å føre fartøy i lospliktig område utan los om bord.

Lostenesta er i hovudsak brukarfinansiert der inntektene skal dekke både drifts- og investeringskostnader. Inntektene kjem frå losberedskapsavgifta, losingsavgifta og farleisbevisavgifta. Sidan 2016 har staten finansiert tenesta med 86 millionar kroner i året for å styrke rammevilkåra til nærskipsfarta.

Tabell 10 Nøkkeltal los

	2016	2017	2018	2019	2020
Lospliktige seglasar ¹⁾	108 474	110 982	118 151	121 502	112 935
Tal på losar	282	276	282	290	295
Tal på losingstimar	127 125	133 279	135 118	141 617	111 954
Losoppdrag per los	138	146	140	141	120
Losingstimar per los	451	483	479	488	380
Losingstimar per oppdrag	3,27	3,30	3,42	3,47	3,17
Ventetid i % (> 1 time venting)	1,4 %	1,4 %	1,8 %	2,0 %	2,0 %
Tal på gyldige farleisbevis	3 086	3 218	3 496	3 818	3 733

¹⁾Tal på seglas med farleisbevis avgrensa til skip med lospliktig storleik

Vi kontrollerer bruken av farleisbevis og etterleving av losplikta. I 2020 har vi handsama 41 saker om brot på regelverket, der 21 har ført til åtvaring, éin har ført til lovbrotsgebyr og to til suspensjon av farleisbevis. Det har ikkje vore mogeleg å gjennomføre tilsyn på grunn av smittevernstiltaka. Alle hendingar og ulykker som har skjedd under seglas med los om bord eller med farleisbevis blir vurdert og analysert for å finne eventuelle årsakssamanhengar.

Aktiviteten i sjøfarten har vore lågare enn tidlegare år grunna pandemien. Den største reduksjonen er i tal på anløp med passasjerskip.

Den lospliktige trafikken gjekk ned med 7,1 prosent frå 2019 til 2020. Det er ein reduksjon både i tal på losoppdrag (13,6 prosent), seglas på dispensasjon (21,1 prosent) og lospliktig seglas med farleisbevis (3,4 prosent). Av i alt 112 935 lospliktige



Los 124 på veg ut Moljegapet i Ålesund ein haustdag i 2020.

(Foto: Staale Wattø)

Tabell 11 Resultatindikatorar for lostenesta

		2016	2017	2018	2019	2020
AKTIVITETSINDIKATORAR						
L1:	Tal på losoppdrag	38 911	40 403	39 542	40 820	35 270
L2:	Tal på dispensasjoner	1 202	1 045	1 174	1 523	1 201
L3:	Tal på seglas med farleisbevis	76 242	81 203	90 067	95 856	94 437
L3N:	Tal på lospliktige seglas med farleisbevis ¹⁾	68 361	69 534	77 435	79 159	76 464
	Sum lospliktig trafikk (L1+L2+L3N) ¹⁾	108 474	110 982	118 151	121 502	112 935
KOSTNADSINDIKATORAR (I 1 000 KRONER)						
L4:	Totalkostnad	755 332	777 956	798 426	890 252	844 052
L5:	Gjennomsnittskostnad per oppdrag	19,412	19,255	20,192	21,809	23,931
INDIKATORAR FOR SERVICEGRAD OG SIKKERHEIT						
L6:	Tal på ulykker ²⁾ med los om bord	6	6	7	11	7
L7:	Tal på ulykker ²⁾ med seglas på farleisbevis	10	10	10	11	10
	• Klasse 1	0	1	0	0	0
	• Klasse 2	7	9	9	8	9
	• Klasse 3	0	0	1	3	0
	• Kadettfarleisbevis	3	0	0	0	1
L8:	Tal på ulykker ²⁾ med skip som har fått dispensasjon	0	0	0	0	0
L9:	Tal på drepne og skadde ved ulykker ³⁾ på lospliktig seglas	0	0	7	0	0
L10:	Tal på oppdrag med ventetid over 1 time	536	563	729	796	708
INDIKATORAR FOR KLIMAMÅL						
L11:	Tal på skip med ESI-rabatt	18	36	44	61	74

1) Tal på seglas med farleisbevis er avgrensa til skip med lospliktig storleik.

2) Navigasjonsrelaterte skipsulykker, som grunnstøyting, skipskollisjonar og kontaktulykker med kai, bru eller liknande.

3) Personulykker og skipsulykker.

Tabell 12 Resultatindikatorar for tilbringartenesta

		2015	2016	2017	2018	2019	2020
AKTIVITETSINDIKATORAR							
T1:	Tal på tilbringaroppdrag med losbåt ¹⁾²⁾	37 618	34 896	35 630	35 387	37 054	32 117
T2:	Tal på tilbringaroppdrag med helikopter ²⁾	1 041	1 128	1 197	1 095	1 073	1 058
KOSTNADSINDIKATORAR (I 1 000 KRONER)							
T3:	Totalkostnad for båttjeneste	206 257	219 293	223 746	227 409	248 224	248 570
T4:	Gjennomsnittskostnad per oppdrag for båttjeneste	5,48	6,28	6,28	6,43	6,70	7,74
T5:	Totalkostnad for helikoptertjeneste	102 640	112 386	115 225	98 548	108 394	103 533
T6:	Gjennomsnittskostnad per oppdrag for helikoptertjeneste	98,60	99,63	96,26	90,00	101,02	97,86
INDIKATORAR FOR SERVICE- OG SIKKERHEITSGRAD							
T7:	Tal på tilbringaroppdrag med losbåt som er meir enn 30 min. forseinka	-	-	3	0	4	1
T8:	Tal på ulykker knytt til tilbringaroppdrag med losbåt	-	-	-	-	-	-
T9:	Tal på drepne og skadde knytt til tilbringaroppdrag med losbåt	-	-	-	-	-	-
T10:	Tal på ulykker knytt til tilbringaroppdrag med helikopter	-	-	-	-	-	-
T11:	Tal drepne og skadde knytt til tilbringaroppdrag med helikopter	-	-	-	-	-	-

1) Det er ikkje utarbeidd statistikk tal tilbringaroppdrag i perioden før juni 2016. Tala er berekna på grunnlag av historiske data.

2) Det er ikkje utarbeidd statistikk for private tilbringaroppdrag då alle oppdrag skjer i Kystverket sin regi.



GNSS (GPS) er eit viktig støtteverktøy for losen, spesielt i større operasjonar og i trange farvatn der marginane er små. Kystverket vil no utvikle ny, portabel sensortechnologi for å gjere GNSS-signal i navigasjonsverktøy mindre sårbare.

I 2020 fikk lostenesta innvilga 8,55 millionar kroner frå Innovasjon Norge til eit innovasjonspartnerskap for å utvikle eit verktøy som skal førebygge og hindre tilsikta og utilsikta forstyrningar av GNSS (GPS) signal. Innovasjonspartnerskap bidreg til offentleg-privat samarbeid der partane utviklar heilt nye løysingar.

(Foto: Jostein Geitung Larsen/Kystverket)

seglas vart 68 prosent gjennomført med farleisbevis, 31 prosent med los om bord og éin prosent på dispensasjon.

Hurtigruten er fritatt frå rapportering av seglas med farleisbevis og melder normalt berre seglas utanom fast rute. I 2020 har dei i tillegg rapportert smittestatus på alle seglas. Dette gir ein auke i talet på rapporterte seglingar frå Hurtigruten, og det totale talet på seglas med farleisbevis er derfor ikkje direkte samanliknbar med tidlegare år.

Endringa i trafikken er også årsaka til endringa i nøkkeltala som gjeld losingstimar og oppdrag. Koronasituasjonen har ført til større utslag i talet på losingstimar enn i talet på oppdrag, og hovudårsaka er den store nedgangen i talet på

passasjerskip. Eit oppdrag med å lose eit cruiseskip langs kysten krev fleire timar enn til dømes eit oppdrag med å lose eit tankskip inn til kai.

Talet på ulykker med lospliktige skip er lågt i høve talet på seglas. Det var 17 ulykker i 2020, som er ein reduksjon frå året før. Sju av desse var med los om bord og 10 med navigatør med farleisbevis. Ulykkene hadde lav alvorlegheitsgrad og førte verken til drepne eller skadde personar eller alvorleg forureining.

Andelen oppdrag med ventetid over éin time er på same nivå som året før.

I 2020 har 74 skip fått redusert losberedskapsavgift grunna høg verdi på skipsmiljøindeksen (ESI). Dette er 13 fleire skip enn i 2019, og den samla reduksjonen har ein avgiftsverdi på 23,3 millionar kroner.

Den samla inntekta frå avgifter etter periodiseringsprinsippet var 625,2 millionar kroner. Dette er ein nedgang på 18,9 prosent frå 2019, og skuldast i hovudsak nedgangen i lospliktige passasjerfartøy som følgje av pandemien. Løyvingane i statsbudsjettet vart justert for dette ved to høve, og trafikknedgangen har derfor ikkje ført til auka avgiftsnivå i 2020.

Totalkostnaden (drifts- og investeringskostnader, inkludert meirverdiavgift) var 844,1 millionar kroner, som er 5,2 prosent lågare enn i 2019. Reduksjonen skuldast lågare variable kostnader som følgje av trafikknedgangen. Lostenesta sine kostnader er i stor grad faste, og kostnadsreduksjonen er derfor lågare enn reduksjonen i aktivitet.

Samla sett har lostenesta eit netto underskot på 218,9 millionar kroner. Av dette var 86 millionar kroner statsfinansiert ved inngangen til året, medan ytterlegare 165 millionar kroner er statsfinansiering som følgje av pandemien. Dette gir eit akkumulert overskot på 25 millionar kroner ved utgangen av 2020, som går inn i avgiftsgrunnlaget for komande år.

Gjennomsnittskostnaden per losoppdrag er auka sidan talet på losoppdrag er redusert meir enn dei totale kostnadane. Dette skuldast både at lostenesta sine kostnader i stor grad er faste (fast løn) og at talet på losar har auka dei siste åra.

For å møte etterspurnaden er det nødvendig å rekruttere losar også i åra som kjem. 48 losar vil gå av med pensjon innan utgangen av 2024, og nokre vil også velje å gå av med tidleg pensjon. Det tar tre til fem år å utdanne losar som kan ta alle typar oppdrag.

Sjølv om talet på losar viser 295, som er ein auke på fem frå året før, er 16 av desse losaspirantar som ikkje kan utføre losingar før i 2021. Vidare er det 15 nyrekrutterte losar (2019) som har begrensningar i sine sertifikat og eitt årsverk som har permisjon. Dette gir totalt 263 fullt operative losar i 2020 mot 262 i 2019. Dersom ein held losaspirantane utanfor tellinga blir det 126 losoppdrag og 401 losingstimar per los. Dette er ein reduksjon frå 2019 på henholdsvis ti og ni prosent.

Tilbringartenesta for los (sjø) vart privatisert i 2016, og 2017 var første driftsåret der endringa fekk full effekt. Sjølv om det har vore ein aktivitetsnedgang har totalkostnaden for tilbringartenesta auka med 0,1 prosent og gjennomsnittskostnaden per tilbringaroppdrag har auka med 15,5 prosent. 80 prosent av kostnadane ved avtalen er faste. Vidare har den gjennomsnittlege prisauken i perioden januar til oktober vore 2,2 prosent. Avtalen blir regulert etter SSB sin kostnadsindeks for innanriks sjøfart, delindeks for små hurtigbåtar.

SJØTRAFIKKSENTRALTENESTA (VTS)

Dei fem sjøtrafikksentralane overvakar og regulerer skipstrafikken heile døgnet. Dei skal mellom anna gi seglingsløyver i VTS-områda, informere og regulere skipstrafikken og gripe inn for å handheve sjøtrafikkforskrifta ved behov. Vidare skal dei ta kontakt med fartøy ved mistanke om feil kurs eller andre unormale forhold - og ved behov tilkalle, pålegge og gi assistanse til fartøy. Sentralane i Horten, Brevik, Fedje og Kvitsøy er brukarfinansierte, medan sentralen i Vardø er statsfinansiert.

Sjøtrafikksentralen i Vardø har eit særleg ansvar for å overvake seglas med tankskip og anna risikotrafikk som følgjer seglingsleiene langs kysten. Ei eining ved sentralen analyserer aktivitetane og seglingsmønstra til fartøy for mellom anna å avdekke ureglementert fiske og transport av gods. Eininga er et samarbeid med Fiskeridirektoratet.

Sjøtrafikksentralane i Horten, Brevik, Fedje og Kvitsøy overvakar og regulerer skipstrafikken i Vest og Sør-Noreg. Inntektene til dei brukarfinansierte sentralane etter periodiseringsprinsippet var på 83,9 millionar kroner, og dette er ein nedgang på 2,8 prosent frå 2019. Årsaken er i hovudsak trafikknedgangen som følgje av pandemien. Løyvingane i statsbudsjettet vart justert for dette, og trafikknedgangen har derfor ikkje ført til auka avgiftsnivå i 2020.

Samla sett har tenesta eit netto underskot på 26,4 millionar kroner. Av dette var 8,1 millionar kroner statsfinansiering ved inngangen til året (omlegging i handteringa av pensjonskostnader), medan ytterlegare 20 millionar kroner er statsfinansiert som følgje av trafikknedgangen. Dette gir eit akkumulert overskot på 1,7 millionar kroner ved utgangen av 2020, som går inn i avgiftsgrunnlaget for komande år.

Talet på seglingsklareringar var lågare enn tidlegare år og dette skuldast i hovudsak den generelt lågare aktiviteten i sjøtransporten. Ingen av ulykkene i sentralane sine område var alvorlege eller førte til alvorleg forureining.

Arbeidet med å utvide tenesteområdet på Vestlandet (Florø-Stad) er noko forseinka grunna smitteverntiltaka, og vi reknar med at operativ teneste kan starte opp medio 2021. Kartlegging og spesifisering av sensorbehov for neste område – frå Ålesund til Hustadvika – har starta opp. Arbeidet med å fornye det tekniske utstyret i eksisterande tenesteområde har stort sett gått som planlagt.

Tabell 13 Aktivitetsutvikling sjøtrafikksentralar

	2018	2019 ¹⁾	2020
Tal på seglingsklareringar	423 319	442 583	393 786
Tal på inngrep	6 500	7 154 ²⁾	6 602
Tal på ulykker i VTS-området	7	4	3
Prosentdel inngrep av alle seglas	1,5%	1,6% ²⁾	1,7%

1) Frå 2019 er tal frå Vardø VTS inkludert i statistikken

2) Tal for 2019 er korrigert då ikkje alle typar inngrep var inkludert i Årsmeldinga for 2019.

NAVIGASJONS- OG MELDETENESTER

Vi driflar fleire melde- og informasjonssystem for sjøfarande, og desse lar oss overvake all skipstrafikk langs kysten og i havområda. Overvakinga skjer på vegne av norske styresmakter og hamner som treng informasjon om skipa sin seglas og posisjonar. Vi formidlar også meldingar frå skip som skal anløpe hamner i Noreg til maritime styresmakter og til hamnene sjølv. Meldingane inneheld mellom anna informasjon om transport av farleg og forureinande last, landing av avfall og om varer og personar som kjem til Noreg.

Samla sett er oppetida for navigasjons- og meldetenestene god.

DGPS-tenesta (Differential Global Positioning System) leverer kontinuerleg informasjon til skip langs kysten og i havområda for å gjere skipa sine GPS-posisjonar meir nøyaktige og for å varsle om eventuelle større feil i GPS. 12 DGPS-sendarar er plassert langs kysten.

Oppetida til DGPS-tenesta er ikkje innanfor kravet, og ei av årsakene er utfordringar knytt til stabil leveranse av straum. Internasjonalt er det no fleire land som utviklar si teneste fordi den over tid fått ei redusert betydning og det vil krevje store investeringar å fornye den. Vi held derfor på med å kartlegge nytten og behovet for tenesta i Noreg.

Vi driflar 85 landbaserte AIS-basestasjonar (Automatic Identification System) og forvaltar informasjon frå fire AIS-satellittar. Oppetida til AIS-basestasjonane er innanfor kravet. Brukarar av AIS-data er mellom anna offentlege myndigheiter (nasjonalt og internasjonalt), hamner, reiarlag, privat næringsliv og forskingsprosjekt. I løpet av sommaren stoppa AIS-datastraumen frå Kystverket til brukarar i Noreg og til brukarar av SafeSeaNet opp fleire gongar i korte periodar. For å styrke driftssikkerheita har vi mellom anna etablert eit ekstern reservedatasenter for tenesta.

Seks nye AIS-basestasjonar er sett i drift på Svalbard, og når dei fire siste kjem på plass i løpet av 2021 er det dekning rundt heile Spitsbergen-øya. Det er også etablert ein basestasjon i Porsangerfjorden for å betre dekninga i dette området.

AIS-satellittane har passert planlagd minste levetid, og i samarbeid med Norsk Romsenter og Forsvaret vil vi våren 2021 setje i drift ein ny satellitt. Den ny satellitten blir utstyrt med ein navigasjonsradarpeilar slik at vi får testa ut om det er mogeleg å oppdage fartøy til havs som ikkje

Tabell 14 Oppetid navigasjons- og meldetenester

	2018	2019	2020	KRAV
Oppetid DGPS	96,2%	99,7%	91,4%	99,8% (siste to år)
Oppetid AIS- basestasjonar	98,6%	99,7%	99,8%	99,5%
Tilgjengelegheit for EMSA LRIT webside	99,7%	99,8%	99,8%	99,0%
Oppetid SafeSeaNet Norway	99,9%	99,9%	99,9%	99,0%

brukar AIS, og om det er mogeleg å verifisere AIS-baserte posisjonsrapportar frå skip til havs.

SafeSeaNet Norway er eit nasjonalt meldesystem der skipsfarten sender rapporteringspliktige opplysningar til norske myndigheiter og hamner. Oppetida er innanfor kravet.

Systemet blir stadig vidareutvikla slik at det administrative arbeidet, både for sjøfarande og myndigheiter, blir forenkla. I år har vi i samarbeid med Helsedirektoratet mellom anna lagt til rette for digital rapportering etter IHR-forskrifta ved mistanke om koronasmitte om bord i skip som skal anløpe hamn i Noreg. Desse rapportane blir meldt vidare til aktuelle helsemyndigheiter og hamner. Systemet er og ei kjelde til statistikk som mellom anna aukar kunnskapen om godstransport.

EU har bestemt at alle portalar for rapportering frå skip skal harmoniserast i eit European Single Maritime Window (EMSW). Det nye regelverket for EMSW seier mellom anna at medlemslanda må ha eit standardisert brukargrensesnitt i sine nasjonale system, og vi tar del i ulike EU-fora for å sikre at Noreg sine behov blir tatt i vare i den vidare utviklinga.

BARENTSWATCH

Programmet BarentsWatch skal samle, utvikle og dele informasjon om norske kyst- og havområde i portalen www.barentswatch.no. Dette skal bidra til effektiv, berekraftig og koordinert bruk og forvaltning av norske hav- og kystområde.

Prioritering av prosjekt og utvikling av tenester skjer i samarbeid med ti departement og ei rekke forvaltningsetatar og forskingsinstitutt. Programmet er vidareutvikla som planlagt i 2020.

BarentsWatch består av ein open og ein lukka del. Opne tenester til alle blir tilbydd i portalen. Den lukka delen inneheld skjerma tenester som bidreg til meir effektiv operativ innsats.

Bruken av dei opne teneste held fram å auke – det er ein liten auke i tal på nye brukarar, medan tida kvar brukar er inne på tenestene har auka med 30 prosent. Tenestene – både dei opne og lukka – har god oppetid.

Av dei lukka tenestene er det først og fremst Felles ressursregister (FRR) og Sporing og samhandling som har flest aktive brukarar. FRR har om lag 1 000 aktive brukarar, 35 aktive organisasjonar er involvert og 11 000 ressursar er registrert. Sporing og samhandling har om lag like mange aktive brukarar, og systema brukast til å gjennomføre kontrollar, aksjonar og analyser av fartøysbevegelsar.

Tenesta ArcticInfo er lansert i år, og denne gir informasjon om arktisk farvatn og bidreg til å gjere skipstrafikken i området tryggare. Tenesta er spesielt retta mot fiskebåtar, cruisetrafikk og forskings- og ekspedisjonsfartøy.

Tenestene Fiskehelse, Bølgevarsel og FiskInfo er også oppdatert med mellom anna fleire nyttige funksjonar. Vi har også laga eit nytt verktøy som gjer at kystnasjonar kan samhandle i kampen mot ulovleg fiske.

MARITIM SIKRING (ISPS)

Vi godkjenner, følgjer opp, fører tilsyn med og fastset sikringsnivå for norske hamner og hamneanlegg som er godkjent etter ISPS-koden (International Ship and Port Facility Security Code) og hamnesikringsregelverket. Desse hamnene har løyve til å ta imot skip i internasjonal fart.

Grunna pandemien er talet på tilsyn lågare enn tidlegare år og vi har derfor prioritert å gjennomføre verifikasjonar for å sikre at nødvendige tillatingar er på plass. Nokre tilsyn er gjennomført digitalt. Vi held også på med eit prosjekt der vi ser på kva delar av tilsynsprosessen som kan gjennomførast digitalt.

Det er ein liten auke i tal på sikringsendingar, frå 27 i 2019 til 33 i 2020, men ingen av desse var så alvorlege at det maritime sikringsnivå vart heva.

FRITIDSFARTØY

Vårt ansvar knytt til å hindre ulykker innan fritidsflåten er å sette opp skilt og sjømerker i farvatnet og å definere farleier som kan brukast av fritidsbåtar.

Talet på ulykker med fritidsbåt er framleis høgt, men det er ein reduksjon i tal på omkomne frå 2019 til 2020 (frå 28 til 20). Ingen av desse ulykkene er relatert til svikt i tenestene våre.

Vi arbeider med å betre kunnskapsgrunnlaget om årsakene til desse ulykkene. Vi er mellom anna representert i Sakkyndig råd for fritidsfartøy, og i samarbeid med NTNU og Sjøfartsdirektoratet skal vi lage ein felles digital plattform for å kunne hente inn data om ulykker med fritidsbåt.

App-en «BåtFart» vart lansert før sommaren og er lasta ned 20 000 gongar. Denne gir ein enkelt oversikt over kva som er gjeldande fartsgrense på der båtfører er. App-en bidreg også i det haldningsskapande arbeidet knytt til sikkerheit til sjøs.

AIS-satellitt.
(Ill: Stocktrek)

HOVUDMÅL 3 – KLIMA OG MILJØ

MÅL

Redusere utslipp av klimagassar i tråd med omstilling mot lågutsleppssamfunnet og redusere andre negative miljøkonsekvensar.

ETAPPEMÅL	INDIKATOR	RESULTAT 2018	RESULTAT 2019	RESULTAT 2020
Redusere klimagassutslepp i tråd med Noreg sine klimamål	Endring i klimagassutslepp frå transportsektoren målt i CO ₂ -ekvivalentar, frå sjøtransporten	Reduksjon på 190 000 CO ₂ -ekvivalentar (frå 2016 til 2017)	Reduksjon på 16 000 CO ₂ -ekvivalentar (frå 2017 til 2018) ¹⁾	Reduksjon på 81 000 CO ₂ -ekvivalentar (frå 2018 til 2019)
Bidra til å oppfylle nasjonale mål for rein luft og støy	Tal på byar som overskrider nasjonalt mål for NO ₂ ²⁾	0	0	0
	Tal på byar med overskrider nasjonalt mål for PM ₁₀ ²⁾	-	2	2
	Tal på personar utsett for innandørs støynivå over 38 dB ²⁾	-	-	-
Avgrense tap av naturmangfald	Utbetring av konflikter mellom naturmangfaldet og transportnettet	0	0	0

1) SSB har justert ned utslappa for 2018 frå 3,17 til 3,06 millionar tonn CO₂-ekvivalentar. Tala stemmer derfor ikkje med tal i Årsmeldinga for 2019.
2) Ingen der sjøtransport/hamn er vesentleg kjelde, Miljødirektoratet rapporterer på generell luftkvalitet.

Vi følgjer opp nasjonale mål for miljø og internasjonale avtalar om reduksjon av klimagassutslepp, både for sjøtransporten generelt og i vår eiga verksemd.

Det er ikkje gitt øymerke løyvingar til hovudmål 3 klima og miljø, men ordningar som tilskot til godsoverføring og fritak i losberedskapsavgifta for skip som når krava i Environmental Ship Index (ESI) medverkar til å redusere klimagassutslepp, luftforureining og støy frå godstransport.

KLIMAGASSUTSLEPP

Klimagassrekneskapen til Statistisk sentralbyrå (SSB) for 2020 er ikkje klar enno, og omtalen av klimagassutslepp er derfor basert på tal frå 2019.

Utslepp og teknologiutvikling i sektoren

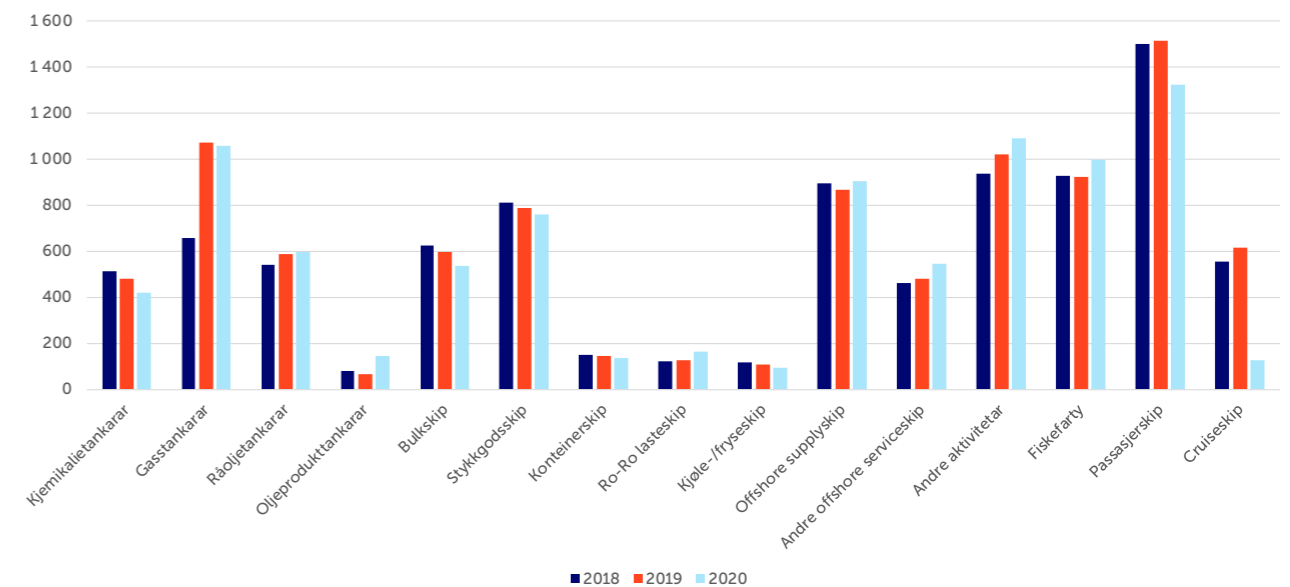
Ifølgje klimagassrekneskapen til SSB var utslappa frå innanriks sjøfart og fiske i 2019 på 2,98 millionar tonn CO₂-ekvivalentar. Dette er ein reduksjon på 2,7 prosent samanlikna med førre året. Regjeringa sitt mål er å redusere utslappa frå ikkje-kvotepliktig sektor med 45 prosent i 2030 samanlikna med 2005. Utsleppa i 2019 var 19 prosent lågare enn i 2005, og for

å nå utsleppsmålet i 2030 må utslappa i åra som kjem gå ned med 87 000 tonn CO₂-ekvivalentar i snitt for kvart år.

Utsleppstal frå Havbase viste derimot ein kraftig auke på 5,5 prosent i klimagassutsleppa frå 2018 til 2019 frå all skipsfart i norsk økonomisk sone. Som figuren nedanfor viser var det utslipp frå gasstankarar som stod for det aller meste av auken i utslappa, men desse utslappa blir ikkje registrerte i SSBs rekneskap ettersom dei er knytte til store LNG-tankarar som går i transitt mellom Russland og Europa eller som driv omlasting ved Finnmarkskysten.

Tala frå Havbase viser at utslappa i 2020 var på same nivå som i 2018, og i år var det ein kraftig reduksjon i cruiseaktiviteten som særleg påverka utslippstala. Utslepp frå cruiseskip gjekk ned med 80 prosent i 2020 samanlikna med i 2019, men desse skipa går i hovudsak i internasjonal fart og vil i liten grad påverke SSBs utslppsrekneskap. Dei reduserte utslappa frå passasjerskip er i hovudsak knytt til redusert aktivitet for Hurtigruten og utanlandsferjene. Elles viser tala ein auke i utslappa frå offshore supplyskip, andre offshore serviceskip, og frå mobile riggar, som i stor grad påverkar utslppskategorien andre aktiviteter.

Figur 9: CO₂-utslepp i norsk økonomisk sone 2018-2020. I 1 000 tonn.



Vi har i 2020 gjort klar ein første versjon av utslppsberrekningar for Havbase basert på opne data og kjente og etablerte metodar. Samtidig med at vi gjer systematisk kvalitetssikring av data, er det også gitt tilgang til enkelte eksterne aktørar innan offentleg forvaltning, FoU og utvalde hamner til å kunne medverke til kvalitetssikring gjennom bruk av dataa.

Saman med Miljødirektoratet og SSB tinga vi i 2020 ei utgreiing som med utgangspunkt i drivstofforbruk rapportert inn til NOx-fondet ser nærare på tilhøvet mellom SSBs klimagassrekneskap for innanriks sjøfart og fiske og utslappa som er berekna i Havbase.

Talet på skip i norske farvatn som bruker låg- eller nullutsleppsteknologi held fram med å auke. I 2020 var det 161 skip med heilelektrisk eller batterihybrid framdrift og 64 skip med LNG-framdrift i norske farvatn. Tilsvarende tal for 2019 var 67 batteriskip og 69 LNG-skip. Talet på unike skip har auka dei siste åra slik at delen skip med låg- eller nullutsleppsteknologi i dag ligg på om lag tre prosent. Innan

ferjesegmentet er det ein trend at LNG-ferjer blir bygde om til batteridrift eller blir selde til utlandet. Dette medverkar ikkje til å auke talet på fartøy med låg- eller nullutsleppsteknologi, men i sum blir klimagassutsleppa frå skipa lågare.

Vi kartlegg og samlar inn teknisk informasjon om operative infrastrukturanlegg for alternative drivstoff og energikjelder i sjøfarten. Per 2020 er det registrert 120 landstramanlegg, ti LNG-bunkringsanlegg og eitt metanolbunkringsanlegg. Tal for ladeanlegg for ferjer og hurtigbåtar er vanskeleg å oppdatere fordi det ofte går ein del tid frå eit låg- eller nullutsleppssamband vert starta opp og til ladeinfrastrukturen faktisk er operativ. Ved slutten av 2020 skal det etter ulike oversikter vere sett i drift om lag 50 ladeanlegg for bilferjer, passasjerferjer, hurtigbåtar og turistbåtar. Landstramanlegga er eigde av både private og offentlege aktørar. Ladeanlegga for ferjer er i hovudsak eigde av reiarlaga som handterer dei respektive ferjesambanda, medan bunkringsanlegga for LNG og metanol berre er eigde av private aktørar. Data er offentleg tilgjengeleg gjennom ei kartløyving på <https://lavutslipp.kystverket.no/>.

Vi tar del i flere forskingsprosjekt om lav- og nullutsleppsteknologi, som FME MoZEES, FME NTRANS og kompetanseprosjektet TRAZEPO om transisjon til nullutsleppshamner. I tillegg vil vi frå og med 2021 delta i tre nye FoU-prosjekt om nullutsleppshamner og nullutslepps hurtigbåtar. Deltaking i slike prosjekt gir verdifull kunnskap om teknologiutviklinga og om opptaket av klimateknologi i sektoren.

På oppdrag frå Samferdselsdepartementet har vi i samarbeid med Statens vegvesen og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap laga eit forslag til høringsnotat og forskrift for infrastruktur for alternative drivstoff. For sjøfarten er det venta at arbeidet vil kunne medverke til meir standardisering og dermed auka bruk av landstramanlegg

KLIMAGASSUTSLEPP I EIGA VERKSEMD

Dei samla utsleppa frå båtane som inngår i tilbringartenesta for los var i 2020 på om lag 5 700 tonn CO₂ - dette er ein reduksjon på 1 700 tonn CO₂ eller 23 prosent samanlikna med i 2019. Reduksjon heng saman med fornying av flåten dei siste åra, drivstoffovervaking av fartøya gir meir optimalisert køyring og at talet på tilbringaroppdrag i 2020 er redusert med 13 prosent samanlikna med 2019 som følgje av pandemien. Bruken av el-bilar for å frakte losane til og frå oppdrag aukar - samla køyrelengd i 2020 var 250 000 km, noko som gir eit redusert CO₂-utslepp på om lag 28 tonn CO₂.

OV Hekkingen er vårt tredje batterihybride multifunksjonsfarty og blei levert frå verft hausten 2020. Båten blir etter planen sett i ordinær drift i 2021 og erstattar då fartøya Trænen og Oljevern 01. Som følgje av batteribrannen på MF Ytterøyningen hausten 2020 måtte batteria om bord på OV Ryvingen bytast ut, og dette har gitt redusert batteridrift på fartøyet. Dei samla utsleppa frå alle våre fartøy var i 2020 på om lag 5 400 tonn CO₂, noko som er ein reduksjon på om lag 140 tonn CO₂ eller 2,6 prosent frå året før.

Sidan 2018 har det vore krav om utsleppsrekneskap for alle utbyggingsprosjekta våre, og frå og med 2019 er det krav om klimagassbudsjett. I 2020 blei det forbrukt om lag

643 000 liter fossilt drivstoff i utbyggingsprosjekta, noko som svarer til om lag 1 700 tonn CO₂. Det blir stilt krav om bruk av lavkarbonbetong der det er lokalt tilgjengeleg.

Størstedelen av utsleppa frå utbyggingsprosjekta våre er direkte utslepp frå anleggsmaskiner. Det er relativt liten bruk av byggematerial som har indirekte klimagassutslepp, slik som betong. Fornyng av navigasjonsinstallasjonane er med på å redusere dei indirekte klimagassutsleppa gjennom å redusere behovet for vedlikehald og ved å bruke nye byggematerial som er mindre energikrevjande enn dei gamle.

MILJØ

Det er ikkje venta langvarig negativ verknad på naturmangfald på prosjekt som har vore eller er i gjennomføring i 2020. Det er heller ikkje venta varig negativ verknad på vasskvalitet. Prosjektgjennomføring vil likevel kunne føre til mellombels og lokal forverring av vasskvaliteten. I 2020 var forureina sediment avgrensa til utbyggingsprosjektet gjennomsegling i Hjertøysundet utanfor Molde. Om lag 5 000 m³ forureina sediment med låg forureiningsgrad vart lagt i strandkantdeponi i Molde. Alle utbyggingsprosjekt blir følgde opp med tanke på korrekt handtering av avfall. Dette inkluderer også innsamling av plast frå sprenging.

Ein verdsettingsstudie av forureina sediment er gjort i samarbeid med Miljødirektoratet og kalkulasjonsprisane blei nytta i NTP 2022-2033. Vi har gjennomført ein forstudie for verdsetting av marin forsøpling i havet, og ein full verdsettingsstudie skal gjennomførast i 2021-23. Havforskningsinstituttet, Miljødirektoratet, Senter for oljevern og marint miljø (SOMM) og Universitetet i Nord-Norge vil medverke i arbeidet.

Vi held fram med å sanere kvikksølv ved fyrstasjonar og å rydde opp batteri som tidlegare blei dumpa i sjøen.

Vi fekk i år ekstra midlar til å rydde opp eigarlause blåskjelanlegg som potensielt kan vere ei fare for sjøtrafikken, og alle anlegg som vi planla å rydde er no fjerna.

HOVUDMÅL 4 – BEREDSKAP MOT AKUTT FORUREINING

MÅL

Hindre og avgrense miljøskade ved akutt forureining, eller fare for akutt forureining.

ETAPPEMÅL	INDIKATOR	RESULTAT 2018	RESULTAT 2019	RESULTAT 2020	MÅL
Effektiv handtering av akutte hendingar med forureining	Årleg trening, kurs eller øving av Kystverket sine innsatsstyrkar	87%	83%	78%	80%
	Årleg trening av fartøy som inngår i statleg beredskap mot forureining	86%	84%	89%	80%
	Beredskapsressursane skal vere operativt tilgjengelege	99%	97%	98%	90%
	Operativ tilgjengelegheit på fartøy i statleg slepeberedskap	99%	100%	90%	98%
Hindre og avgrense miljøskadelege utslipp frå skipsvrak	Alle skipsvrak som utgjer ein høg risiko for miljøskade skal ha overvakingstiltak	100%	100%	100%	100%
	Ingen alvorlege miljøskadelege utslipp frå skipsvrak med overvakingstiltak	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen

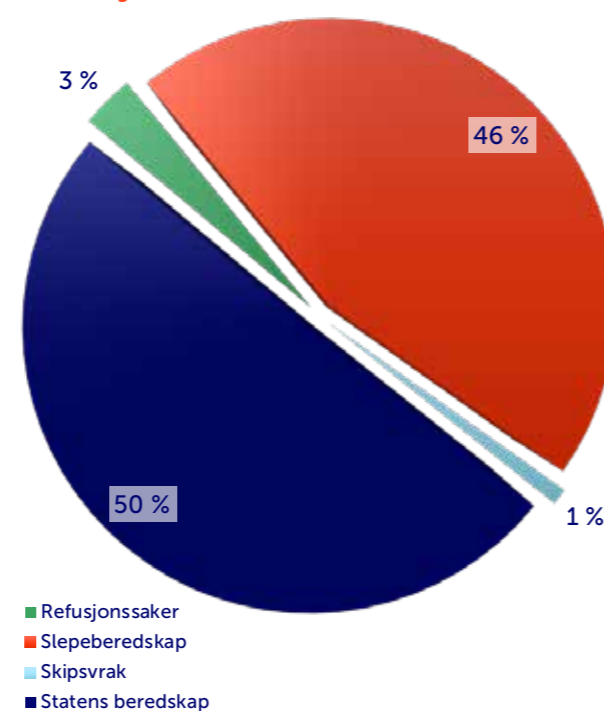
Vi tar i vare staten sitt ansvar for beredskap mot akutt forureining på sjø og land – både på fastlandet og på Svalbard. Privat, kommunal og statleg beredskap samordnast i eit nasjonalt beredskapssystem, leia av Kystverket. Akutt forureining skal identifiserast og førebyggast, og vi skal sjå til at ansvarleg forureinar set i verk nødvendige tiltak når slike hendingar skjer. Vi fører tilsyn med handsaminga og kan aksjonere dersom ansvarleg forureinar ikkje gjennomfører nødvendige tiltak.

Akutt forureining er forureining av betydning, som finn stad plutselig, og som ikkje er tillaten etter føresegnene i eller i medhald av forureiningslova.

Miljørisiko- og beredskapsanalysen for fastlandet frå 2011 og Miljørisiko- og beredskapsanalysen for Svalbard og Jan Mayen frå 2014 er styrande for dimensjoneringa av beredskapen. Ei oppdatert beredskapsanalyse for fastlandet vil ligge føre i 2021.

Om lag halvparten av ressursbruken blir brukt innanfor kategorien statens beredskap, som omfattar administrasjon, overvaking, kurs og øving, FoU, beredskapsressursar og -materiell. Arbeidet skal sikre at vi kan følgje opp og handtere hendingar med akutt forureining og redusere negative

Figur 10 Ressursbruk - hovudmål 4 – beredskap mot akutt forureining



miljøeffektar. Slepeberedskapen utgjorde 46 prosent av ressursbruken, og er eit av dei viktigaste tiltaka for å førebygge alvorlege hendingar med akutt forureining.

Ressursane som inngår i statens beredskap mot akutt forureining (materiell, fartøy og personale) har i liten grad vore påverka av koronasituasjonen. 98 prosent av ressursane har vore operative og tilgjengelege (mål 90 prosent). Innsatsstyrkane har øvd litt mindre enn tidlegare år, men vi meiner at dette ikkje har påverka evna til å kunne handtere akutte forureiningshendingar på ein effektiv måte.

Vi tar i vare norske interesser gjennom internasjonale forpliktande samarbeidsavtalar innan beredskap mot akutt forureining som Arktisk oljeavtale, BONN-avtalen, Københavnavtalen, Noreg-Russland avtalen og gjennom EU og IMO. I tillegg har vi samarbeidsavtalar med både den amerikanske og den kanadiske kystvaktten og er med i Norad sitt program «Olje for utvikling». Felles for alle desse avtalane er at dei skapar internasjonalt samarbeid og utveksling av kunnskap og erfaring innan temaet beredskap mot akutt forureining. Vi deltek ikkje i utforming av regelverk i EU og IMO, men er involvert i utarbeidinga av internasjonale retningslinjer.

Som følgje av pandemien er møta, øvingane og andre aktivitetar anten gjennomført digitalt, avlyst eller utsett. Atomberedskapsøvinga Arctic Reihn er utsett til 2022. Den årlege nordiske øvinga med fartøy frå Noreg, Sverige og Danmark (Københavnavtalen) vart gjennomført etter gjeldande reglar for smittevern. Vi har også tatt del i øvingar der samarbeidet mellom Noreg og Storbritannia (Norbrit-planen) vart testa.

I samarbeid med Senter for oljevern og marin forsøpling (SOMM) har vi greia ut to alternative testfasilitetar for oljevern og marin forsøpling på Fiskebøl. Den samfunnsøkonomiske analysen viser at ingen av alternativa er samfunnsøkonomisk lønsame.

Status i arbeidet med å følgje opp Riksrevisjonen sin forvaltningsrevisjon av myndighetene sitt arbeid med å ta i vare miljø og fiskeri ved petroleumsvirksemnda i nordområda er gjort greie for i brev til Samferdselsdepartementet. Vi har mellom anna revidert nasjonal plan for statlege aksjonar, det er gjennomført øvingar saman med dei store oljeselskapa og saman med SOMM og Miljødirektoratet er det etablert eit statleg samarbeidsforum.

STATLEG BEREDSKAP MOT AKUTT FORUREINING

Omfanget og lokaliseringa av den statlege beredskapen mot akutt forureining bygger på kunnskap om miljørisiko for akutte oljeutslipp frå skipstrafikken i norske farvatn. Det går føre eit kontinuerleg arbeid for å sikre best mogleg kunnskap om miljørisikoen. Hendingar, både nasjonale og internasjonale, blir analysert og evaluert, og betringstiltak blir utarbeida og sett i verk.

Vi er godt i gang med å utvikle dei digitale verktøya AISyRISK og ENVlrisk som skal brukast i arbeidet med å avdekke og påvise endring i risiko. AISyRISK bereknar og kartlegg område med høg risiko for uhell med skip. I ENVlrisk blir denne informasjonen kopla mot data over miljøfølsomme område og miljørisikoen ved ulike typar uhell vert berekna. Denne informasjonen kan vi bruke for å vurdere om dagens beredskap er rett dimensjonert, plassert på rett stad og har riktige responstider. Verktøya, som er sentrale i arbeidet med ny beredskapsanalyse, treng framleis noko utvikling før dei kan nyttast heilt ut. EnviRisk vil truleg ligge endeleg føre i 2021.

Vi leiar EU-prosjektet IMAROS (Improving response capacities and understanding the environmental impacts of new generation low sulphur MARine fuel Oil Spills), som starta opp 1. januar 2020. Andre deltakarland er Malta, Frankrike, Belgia, Sverige og Danmark. Prosjektet skal kartlegge dei mest relevante drivstofftypene som brukast på skip i Europa, analysere oljane sine kjemiske og fysiske eigenskapar og teste ulike metodar for fjerne desse dersom det skjer ei hending. Prosjektet er forseinka på grunna av pandemien.

Ei av oppgåvene våre er å samordne privat, kommunal og statleg beredskap i eit nasjonalt beredskapssystem. Nasjonal plan for beredskap mot akutt forureining er revidert i samarbeid med andre aktørar som har ei rolle når det skjer ei ulykke med omfattande akutt forureining.

Som følgje av pandemien har vi ikkje arrangert like mange kurs og øvingar for aktørar innan samfunnsikkerheit og beredskap som vi normalt gjer. 78 prosent av innsatsmannskap og fartøy som inngår i den statlege beredskapen mot akutt forureining (mål 80 prosent) er i løpet av året øva – men vi trur ikkje at dette har svekka beredskapen.



Plastpellets fra Trans Carrier-hendinga blei funne langs kysten, frå svenskegrensa til Lillesand.

(Foto: Stig Nordaas/Kystverket)

Vi har erfart at det er mogeleg å gjennomføre kurs, øvingar og seminar for beredskapsressursane digitalt, og at vi når ut til fleire på denne måten. Til dømes var om lag 1 000 unike brukarar innoft det årlege seminaret for miljøberedskap og akutt forureining, som vart gjennomført digitalt og gjort tilgjengeleg på Youtube. Tidlegare har om lag 150-250 tatt del i dei tradisjonelle seminarane. Vi har også helde digitale kurs i slepeberedskap for Kystvakten, og evalueringa viser at deltakerane stort sett var nøgde.

Fartøy i oljevern – og slepeberedskap

Den samla beredskapen består av våre fartøy og fartøya til Kystvakten og Sysselmannen på Svalbard, innleigde fartøy som er i fast nasjonal beredskap og mindre fartøy som kallast inn ved behov (kystnær beredskap).

Kystvakten tok over den operative utføringa av den statlege slepeberedskapen i 2020. Kystverket er framleis ansvarleg mynde. Samarbeidet har fungert godt, og vi ser mellom anna at den tette operative dialogen mellom Vardø VTS og Kystvakten har ført til ei betre ressursallokering av den samla slepeberedskapen. Slepeberedskapen har i 2020 bestått av seks fartøy.

Målet er at 80 prosent av fartøya som inngår i den statlege beredskapen mot forureining blir trenar i løpet av året – og resultatet vart 89 prosent. Vidare er det eit mål at fartøy i statleg slepeberedskap skal vere 98 prosent operativt tilgjengelege. Resultatet for 2020 vart 90 prosent, og årsaken er at to av fartøya til Kystvakten ikkje vart operative med besetning og utstyr før i februar.

Miljøovervaking av sjøområda og skipsvrak

Sjøområda vert jamleg overvaka med fly og satellittar for å avdekke mogleg forureining, og ved hendingar blir desse ressursane brukt til å kartlegge utbreiing og spreing. Flytenesta vert drive og finansiert saman med oljeselskapa ved Norsk oljevernforening for operatørselskap (NOFO) og Kystvakten. I 2020 observerte flytenesta 21 mogelege utslepp av olje, medan 1 220 mogelege utslepp vart oppdaga ved hjelp frå satellittbilete. Kjeldene til desse utsleppa er mellom anna skip, offshoreinstallasjonar og anna industri. Alle observasjonar blir følgd opp.

Flytenesta overvakar også ei rekke kjende skipsvrak frå andre verdskrig som framleis kan ha ein del olje på tankane eller samla i skroget. I 2020 er 11 prioriterte skipsvrak langs kysten overvaka. Det er observert mindre mengder oljeforureining frå fleire av desse, men ikkje av eit slik omfang som gjer det nødvendig å setje i verk tiltak.

Handtering av akutt forureining i islagde farvatn

Dei siste åra er det gjort ei rekke tiltak for å styrke beredskapen og auke kunnskapen om oljevern i nordområda. Fleire forskings- og utviklingsprosjekt er sett i gang, både i eigen regi og i samarbeid med andre aktørar både nasjonalt og internasjonalt, for å bygge kompetanse og kapasitet for handtering av akutt forureining i islagde farvatn.

Vi tar del i Sysselmannen sitt arbeid med eit nytt statleg beredskapssenter på Svalbard. Arbeidet har tatt lengre tid enn planlagt då ein skredrapport viste at det aktuelle

området ikkje var eigna. Prosjektet er førebels satt på vent på grunn av strenge smittevernstilltak på Svalbard. Hendinga med trålarer Northguider også har gitt mykje kunnskap og erfaring om gjennomføring av aksjonar i arktiske farvatn.

I Arktisk råd tar vi mellom anna del i eit prosjekt der ein ser på bruk av lavsvoveloljar, korleis desse oppfører seg i kaldt farvatn og kor giftige desse produkta er. Resultata viser at desse oljene kan vere vanskeleg å fjerne med kjende metodar som mekanisk opptak, dispergering og in-situ brenning. I IMO har vi tatt del i ei arbeidsgruppe som lagar ein rettleiar som skal bidra til å redusere risikoen for akutt oljeforureining frå fartøy som bruker tungolje i Arktiske farvatn.

Tabell 15 Hendingar

	2018	2019	2020
Tal på hendingar meldt til Kystverket	1 123	1 023	924
Tal på hendingar med utslepp ¹	596	608	624
• Hendingar knytt til skip	106	94	99
• Landbaserte hendingar	365	384	378
• Ikkje identifiserte oljeflak frå ukjente kjelder	86	87	85
• Hendingar knytt til offshoreaktivitet	54	41	59
Tal på statlege aksjonar	1	0	1

¹ Det er eit lite avvik mellom tal på hendingar med utslepp fordelt på type hending og totalt tal på hendingar. Årsaken er at ein eller fleire av hendingane er registrert med fleire typar hending.

HENDINGAR

I 2020 vart 924 uønska hendingar melde til Kystverket, og av desse var 624 med forureining. Talet på uønskte hendingar er om lag på nivå med tidlegare år.

Vi følger opp ansvarleg forureinar, og dei siste åra har vi auka fokus på utøving av myndigheit og tilsyn. Det har ført til eit auka tal på skriftlege pålegg, tilsyn og meldingar av den ansvarlege forureinar til Politiet.

Trans Carrier

I mai vart det sett i verk statleg aksjon etter funn av store mengder plastpellets langs kysten frå svenskegrensa til områda rundt Lillesand. Årsak til hendinga var utslepp frå skipet Trans Carrier. Skipet kom ut for dårleg ver på vestkysten av Danmark (tysk farvatn) 23. februar 2020 og ein container om bord fekk ein skade slik at delar av innhaldet, plastpellets, lak ut i sjøen. Eitt par veker etter hendinga dukka det opp større mengder plastpellets i kystsona til Noreg, Sverige og Danmark som grensar mot Skagerrak.

I Noreg slo Samferdselsdepartementet fast at hendinga var akutt forureining og Kystverket fekk derfor ansvar for å handtere den. Det vart bestemt å sette i verk statleg aksjon sidan omfanget var stort både i mengde og geografisk spreing og for at Kystverket og dei aktuelle kommunane då kunne rette eit felles krav mot ansvarleg forureinar. For vår del omfatta aksjonen koordinering og leing av strandrydding i Oslofjorden, Vestfold Telemark og Agder. Interkommunale

utval mot akutt forureining (IUA), Oslofjorden Friluftsråd og ulike organisasjonar som allereie heldt på med oppsamling av marin forsøpling, tok del i aksjonen.

Utsleppet var på om lag 13 tonn plastpellets, og det er til no samla opp over fire tonn i Noreg. Aksjonen vert truleg avslutta våren 2021.

Dette er den første statlege aksjonen der den nye nasjonale planen for beredskap mot akutt forureining er brukt i organiseringa og erfaringane vil vi ta med i den vidare revideringa av planverket. Aksjonen har også gitt oss nyttig kunnskap om korleis kapasitetane til aktørar innan rydding av marint avfall kan ta del i oljevernaksjonar.

Det er første gang av utslepp av plastpellets er definert som akutt forureining i Noreg – og aksjonen har derfor vore utfordrande på fleire måtar. Vi har mellom anna utvikla nye metodar for å effektivt kunne samle opp denne typen avfall.

Parafinvoks i Skagerrak

I november dukka det opp store mengder parafinvoks i dei same områda som vart forureina av plastpelletsen. Trass i omfattande undersøkingar har vi ikkje funne kjelda til forureininga.

Oppryddingsaksjonen er av eit slikt omfang at erfarne IUA kan leie aksjonen, og det er derfor ikkje erklært statleg aksjon. I og med det ikkje er ein kjend forureinar som det kan rettast krav mot, har Kystverket med heimel i forureiningslova gitt ein statleg garanti til kommunane for dekning av kostnadane til opprydding. Vi hjelper kommunane med utstyr, kunnskap og rettleiing. Til no er det samla opp meir enn 10 tonn parafinvoks.

Northguider

I samarbeid med Sysselmannen på Svalbard har vi ført tilsyn med fjerninga av vraket av trålaren MV Northguider frå Hinlopenstredet på Svalbard. Operasjonen var vellykka og har gitt oss ny og viktig kompetanse om handtering av hendingar i nordområda.

REFUSJONSSAKER

Det er ansvarleg forureinar som skal dekke kostnadane som oppstår når staten aksjonerer for å hindre forureining eller avgrense verknaden av den.

Staten har dei siste åra vore involvert i fleire rettsprosessar som følgje av refusjonskrav der den ansvarlege og staten har vore ueinige om kravet. Dei fleste av desse er no avslutta, dommane er rettskraftige og sakene er gjort opp. Det er framleis uteståande krav etter hendingane med Krasnoselsk og Petrozavodsk.

Det vil bli utarbeida endeleg krav etter hendinga med Trans Carrier når alle planlagde aktivitetar er gjennomført våren 2021. Det er sendt krav til ansvarleg forureinar etter hendinga med Northguider, og dette er ikkje betalt. Staten har tatt ut søksmål om fastsetjing, og saka er stansa etter avtale mellom partane. Kravet er erkjent av motparten. Det er også sendt krav til ansvarleg forureinar etter hendinga med trålaren Bukhta Naezdni, som brann ved kai og forliste i Tromsø i 2019. Kravet er ikkje betalt, og Regjeringsadvokaten bistår i arbeidet med utanomrettsleg oppgjær.

Samla uteståande refusjonskrav er 221 millionar kroner, og dette er ein auke på om lag 1,5 millionar kroner frå 2019. Av desse er 130 millionar kroner førebels innbetalt i Server-saka. Årsaka til auken er krav etter hendingane med Northguider og Trans Carrier.



Northguider-havariet ved Svalbard.
(Foto: Kystvakten/Kystverket)

Kapittel 4

STYRING OG KONTROLL I VERKSEMDA

I verksemdsstyringa bruker vi mål- og resultatstyring og kvalitetsstyring. Forholdet mellom desse prinsippa er klargjort og definert i overordna styringsdokument.

STYRING AV VERKSEMDA

Risikovurderingar er integrert i mål- og resultatstyringa, og leiinga utarbeidar overordna risikovurderingar for året basert på føringar frå Samferdselsdepartementet.

Lostenesta har sidan 2019 vore sertifisert etter standardane ISO9001 og ISPO (International Standard for Maritime Pilot Organizations). Ved å følgje desse standardane kan vi dokumentere for brukarane at vi har fokus på kvalitet og vi kan samanlikne oss med andre tilbydarar av lostenester internasjonalt.

Verksemdstyringa følgjer eit årshjul med dialogmøter mellom ulike nivå i organisasjonen. Risiko, økonomi, måloppnåing og korrigerande tiltak er nokre av tema i desse møta.

Systemet for internkontroll er laga slik at det tar i vare krava i statens reglement og føresegner for økonomistyring, med hovudvekt på målretta og effektiv drift, påliteleg rapportering og å følgje lovar og reglar.

Internrevisjon, som er ei eiga eining underlagt kystdirektøren og organisatorisk uavhengig av resten av organisasjonen, gjennomfører årleg revisjonar av interne forhold ut frå

vurdering av risiko og vesentlegheit. Eininga har også ansvar for Kystverkets varslingskanal for kritikkverdige forhold.

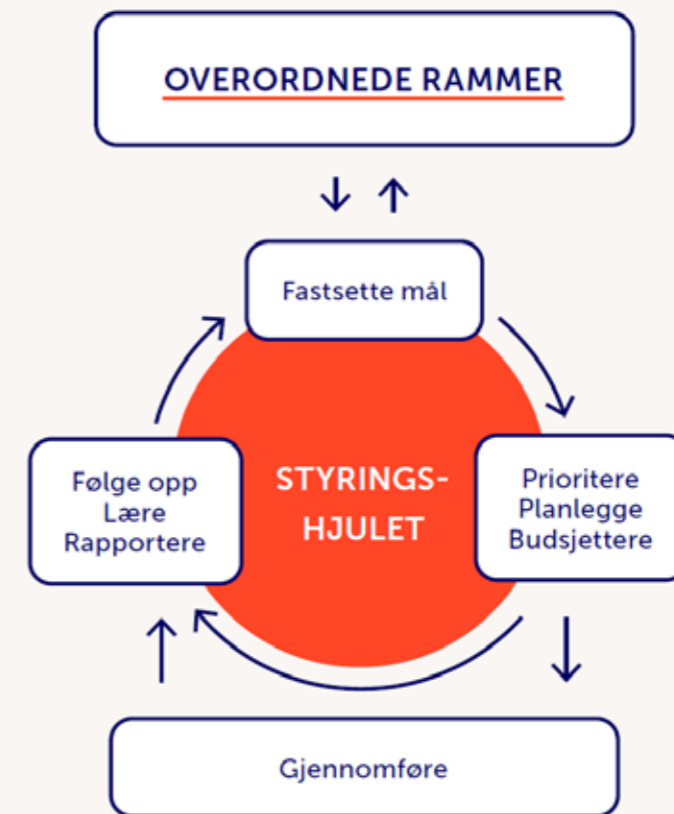
Vi har rutinar for månadleg oppfølging av økonomisk status og prognose. Oppfølginga er risiko- og tiltaksorientert, og vi har god nytte av desse prosessane. Dette var eit godt verktøy i dei tidlege fasane av pandemien. Auka fokus på økonomisk oppfølging har vidare bidrege til ein redusert mindreutgift, jamfør omtale av vesentlege mindreutgifter i kapittel 3. I planlegginga av ny organisering er det lagt vekt på å lage ein økonomimodell som sikrar god økonomisk styringsinformasjon.

SPESIELLE FORHOLD I 2020

FØREBUING AV NY ORGANISERING OG NYTT SYSTEM FOR VERKSEMDSTYRING

Det er peika på fleire utfordringar med organisering av Kystverket, mellom anna av Riksrevisjonen i 2018. Verksemda har mellom anna utfordringar med doble styringslinjer og organisatoriske barrierar som hindrar samhandling.

Figur 11: Styringshjulet - elementa i verksemdsstyringa og samspelet mellom dei



Samferdselsdepartementet har bestemt at etaten frå 1. januar 2021 skal organiserast etter funksjon med fire verksemdsområde.

Det er arbeida med å få til ein smidig overgang både for våre tilsette og brukarar. Målet er at tenestnivå og service til våre brukarar skal vere minst like bra som før. Dei nye verksemdsområda med leing og nødvendige støttefunksjonar var operative frå 1. januar 2021, men det er framleis ein del som må på plass.

Endringa frå regionmodell til funksjonsorganisering har mellom anna konsekvensar for måten Kystdirektøren skal drive verksemdsstyring framover. Fleire viktige styrande dokument er klare – nokre er allereie implementert i verksemda, medan andre først tar til å gjelde frå 2021.

To sentrale dokument kom på plass i første halvdel av året – instruks for Kystverket, fastsett av Samferdselsdepartementet, og overordna verksemdsstrategi for Kystverkets 2020-2025, fastsett av Kystdirektøren.

Formålet med instruksen er av klargjere myndigheit og ansvar mellom Samferdselsdepartementet og Kystverket.

Verksemdsstrategien peikar ut ei overordna retning for heile Kystverket og er bindeleddet mellom overordna mål i tildelingsbrevet og vår interne planlegging på kort og lengre

sikt. Den beskriv korleis vi skal nå dei overordna måla og skal gi tryggleik for faste avgjersler. Når ny organisasjon er på plass vil neste steg vere å utarbeide planar innanfor enkeltområde.

Prinsippa for korleis verksemdsstyringa skal gå føre seg i den nye organisasjonen er utreda og vedtekne. Elementa i styringshjulet, sjå figur 11, er basisen for verksemdsstyringa. Prosessane i styringshjulet skal gjennomførast i kvar enkelt organisasjonseining og for organisasjonen totalt sett. Arbeidet med verksemdstrategi, verksemdstyring, mål og resultatindikatorar har vore viktige element i å betre svakheitene Riksrevisjonen peika på i sin rapport i 2018.

COVID-19 SITUASJONEN – NYTT SYSTEM FOR HEILSKAPLEG BEREDSKAP OG KRISEHANDTERING

Ei evaluering viser at Kystverket har levert tenester i tråd med samfunnsoppdraget under pandemien og at brukarane våre er nøgde. Tenester som er ein del av samfunnskritiske funksjonar har vore operative, men med noko redusert kapasitet.

Den interne strategiske kriseleiinga har fungert godt, men det har vist seg eit behov for beredskapsplanar som omfattar hendingar som gjeld heile organisasjonen. Beredskapen er

robust og godt dokumentert i fleire av våre kjerneprosessar, men det er nødvendig å sikre at vi er i stand til å handtere alle påreknede hendingar vi kan bli utsett for - uavhengig av om årsaka er ei ekstern eller intern hending. Av den grunn er det sett i gang tiltak som mellom anna revidering av planverk, etablering av nivådelte kriseleieing og tilpassing av arbeidsverktøy (CIM) som skal styrke den heilskaplege beredskapen og krisehenderingsevna. Omfanget av denne beredskapen er basert på ei beredskapsanalyse som tar utgangspunkt i risiko knytt til samfunnsoppdraget (evne til å levere) og risiko for tap og skade på dei verdiane Kystverket er forvaltar av og dermed skal beskytte.

REVISJON

Ein internrevisjon er gjennomført i 2020 – «Delegering av myndighet og ajourhold av tilganger til datasystemer (økonomi, anskaffingar, personal)». Målet med revisjonen var å undersøke om styringa og kontrollen med delegering av myndigheit på utvalde område innan økonomi, anskaffing og personale var god nok. Revisjonen avdekte at signerings-, budsjetttdisponerings- og attestasjonsmyndigheit blir utøvd i tråd med gjeldande instruksar, men at det er rom for forenkling når det gjeld delegering av slik myndigheit. Tidlegare gjennomførte internrevisjonar er følgt opp og dei fleste vil bli avslutta i løpet av 2021.

Det er ikkje mottatt saker i varslingskanalen som er vurdert å vere kritikkverdige.

Vi følger opp Riksrevisjonen sin rapport om Samferdselsdepartementet si etats- og verksemdstyring av Kystverket frå 2018. Den nye organiseringa, som trer i kraft 1. januar 2021, vil forbetre fleire av svakheitene som er påpeika i rapporten. Det same gjer verksemdsstrategi, nye styringsdokument om verksemdsstyring, målstruktur og resultatindikatorar.

Riksrevisjonen si undersøking av myndigheitene sitt arbeid med å ta vare på miljø og fiskeri ved petroleumsverksemda i nordområda peiker på forbetringar på fleire av dei områda Kystverket har ansvar for. Status i arbeidet med å følgje revisjonen er gjort greie for i brev til Samferdselsdepartementet.

EFFEKTIVISERING OG DIGITALISERING

Effektivisering og forbetring av produktivitet står sentralt i regjeringa sitt arbeid med å utvikle forvaltninga, og det er sett krav om at tildelte ressursar skal nyttast effektivt og målretta.

Som følgje av ABE-reforma vart løyvingane til driftsutgifter redusert med 0,5 prosent i 2020, og vi har tilpassa aktiviteten vår til dette. Vi legg stor vekt på å redusere utgiftene. Som det kjem fram av nøkkeltala i kapittel 2 er talet på faste

årsverk redusert i høve til tidlegare år, og hovudårsaka er tilsettingsstopp som følgje av førebuingane til ny organisering av verksemda. Driftsutgiftene er noko lågare i 2020 enn i 2019, og det skuldast eit lågare aktivitetsnivå i lostenesta som følgje av pandemien.

Vi meiner at den nye organiseringa av verksemda kan gi effektiviseringsgevinstar. I arbeidet med å utgreie organisering av Kystverket vart det mellom anna lagt vekt på at den framtidige organiseringa må ha tydelegare interne styringslinjer, enklare avgjerdsprosessar, betre samordning, betre utnytting av ressursane og klarare prioriteringar. Å gjere offentlege data tilgjengelege er eit ledd i arbeidet med å legge til rette for innovasjon, næringsutvikling og openheit i samfunnet – samstundes som dette kan gi gevinstar i offentleg og privat sektor. Vi har tenester, til dømes SafeSeaNet Norway, som skaffar informasjon i elektronisk format som andre nyttar i verksemda si og på denne måten forenkler rapporteringa mellom skipsfarta og offentlege og private aktørar.

I Kystdatahuset og BarentsWatch er data om skipstrafikken og norske kyst- og havområde gjort tilgjengeleg for alle. Historiske data om anløp i norske hamner, seglingsmønster og trafikktypar er nyttig informasjon for mellom andre hamner, kommunale planleggarar og saksbehandlarar, politiet og forskarar. Den lukka delen av BarentsWatch inneheld tenester som bidreg til ein meir effektiv operativ innsats, til dømes tenesta «Sporing og Samhandling». Denne tenesta inneheld ei felles logg- og samhandlingsløyising som brukast til deling av informasjon ved hendingar og sikrar ein saumlaus deling av informasjon og eit oppdatert situasjonsbilete. Løysinga vart brukt ved fleire hendingar med skip i 2020 og førte til eit effektivt samvirke på skadestaden.

Den digitale rutetenesta (routeinfo.no) gir fartøy tilgang til anbefalte referanseruter og annan viktig informasjon ved planlegging av seglas som til dømes seglingsdistanser og gjeldande lokale forskrifter. Tenesta er no tilgjengeleg for alle fartøy som anløper hamner langs kysten frå svenskegrensa og til Nordland. Dette legg til rette for ein meir effektiv planlegging av seglasar samstundes som det bidreg til betra sjøsikkerheit ved at fartøy har tilgang til nødvendig informasjon og kan unngå lite gunstige ruter.

RISIKOVURDERINGAR

Dei viktigaste risikoelementa i 2020, som også vil ha betydning for dei komande åra, er den framtidige organiseringa av verksemda, konkurransesituasjonen i entreprenørmarknaden og verknadane av pandemien.

Omorganiseringa av verksemda vil påverke fleire risikoområde, der tap av nøkkelkompetanse og manglande oppnåing av effektiviseringskrav er identifisert som vesentlege risikoar. Det er allokert ressursar til ein eigen prosjektorganisasjon for å kunne ta i vare dei ulike oppgåvene på ein god måte. Per no ser det ikkje ut til at det har vore tap av nøkkelkompetanse.

Manglande konkurranse og kapasitet i entreprenørmarknaden gjaldt også for dei nyanlegga som var lyst ut i år. Dette kan føre til kostnadsauke og at prosjekter må forskyvast mellom år, noko som vil redusere måloppnåinga. Tal på potensielle tilbydarar er kan også bli redusert som følgje av at utanlandske aktørar fell frå som følgje av pandemien. Med bakgrunn i dette risikobilete er det gjort tiltak for å tilpasse plan for anbod og kontraksstrategi til marknaden.

SAMFUNNSSIKKERHEIT

Målet for arbeidet vårt med samfunnssikkerheit er å unngå store uønskte hendingar som fører til skade på personar, miljø og materiell – og minske følgjene av slike hendingar om dei skulle oppstå. Vi skal også sikre eit påliteleg transport- og kommunikasjonssystemet med godt framkome, både i ein normalsituasjon og under påkjenningar.

Arbeidet med samfunnssikkerheit er integrert i heile verksemda, og vi følgjer opp vår eigen strategi for samfunnssikkerheit med tilhøyrande handlingsplan. Fleire av tiltaka i handlingplanen er no enten utført eller er ein del av dagleg drift, og vi erfarer at det er fokus og kunnskap i organisasjonen på dette området. Vi har starta eit arbeid med å tilpasse vår eigen strategi til Samferdselsdepartementets reviderte strategi for samfunnssikkerheit.

Vi tar del i prosessar knytt til vidareutvikling av totalforsvaret. Aktivitetsnivået har vore lågare enn tidlegare grunna pandemien, og den årlege Polaris/Gram-øvinga var gjennomført noko annleis enn vanleg. 2020 var siste året av totalforsvarsprogrammet, men ein planlegg vidareføring av fleire av aktivitetane. Den nære kontakta vi har opparbeida gjennom programmet har vore viktig i handteringa av pandemien.

Vi har også tatt del i NATO si arbeidsgruppe for transport der aktuelle saker har vore å gje innspel til revisjon av «Seven Baseline Requirements» og utveksling av erfaringar knytt til handtering covid-19 situasjonen i transportsektoren.

Klimatilpassing er eit prioritert område i arbeidet med samfunnssikkerheit. Ved planlegging og oppsetting av navigasjonsinstallasjonar, og i planmedverknadsarbeidet tar vi alltid omsyn til mellom anna ekstremvær og auka framtidig havnivå. Vi tar også del i direktoratsgruppa for klimatilpassing.

Det vert gjort regelfaste risikovurderingar av informasjons- og IKT-sikkerheita og hendingar, og avvik og funn vert følgt opp. Vi samarbeider med Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM) om IKT-sikkerheit. I 2020 er det utarbeida ei ekstern ROS-vurdering av IKT-sikkerheitsarkitekturen, og vi held på med å gjennomføre identifiserte tiltak. Desse tiltaka vil redusere sårbarheiter i sikkerheitsarkitekturen, noko som igjen reduserer sannsynet for nedetid på dei elektroniske tenestene.

Som eit ledd i arbeidet med å sikre kritiske objekt, system og funksjonar er det gjort ei ROS-analyse og ein internrevisjon av meldetenesta SafeSeaNet Norway, og det er sett i verk tiltak for å rette opp funn. Vi har også etablert eit reservedatasenter

for AIS-tenesta. Desse tiltaka vil betre pålitelegskapen til våre digitale tenester og betre overvakinga av skipstrafikken. Vi har også tilpassa planverket for kriser, terroranslag og væpna konflikt til oppdatert versjon av sivilt beredskapssystem og laga ein intern plan for beredskap og kriseleieing. I samarbeid med Sjøfartsdirektoratet har vi utarbeidd eit utkast til ein overordna strategi for maritim digital sikkerheit – eit område som vi forventar det vil bli auka merksemd rundt i åra som kjem. Utkastet til ny strategi er sendt til Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet.

FELLESFØRINGAR

OM Å MOTVERKE ARBEIDSLIVSKRIMINALITET

Vi har eit særskilt ansvar for å motverke arbeidslivskriminalitet. Arbeidslivskriminalitet er eit samansett felt – og sosial dumping er eitt av aspekt vi har hatt eit særskilt fokus på i våre kontraktar.

Ein viktig aktivitet for å kunne avdekkje sosial dumping er gjennomføring av kontroll av løns- og arbeidsvilkår. Vi har kontraktar innan bransjar der det har vore tilfelle av sosial dumping, som reinhald, verftsindustri og bygg- og anlegg. Vi gjennomførte fire kontroller av løns- og arbeidsvilkår i år, og desse viste ikkje alvorlege funn eller avvik. Kontrollarbeidet vert vidareført utifrå risikovurderingar.

INKLUDERINGSDUGNADEN

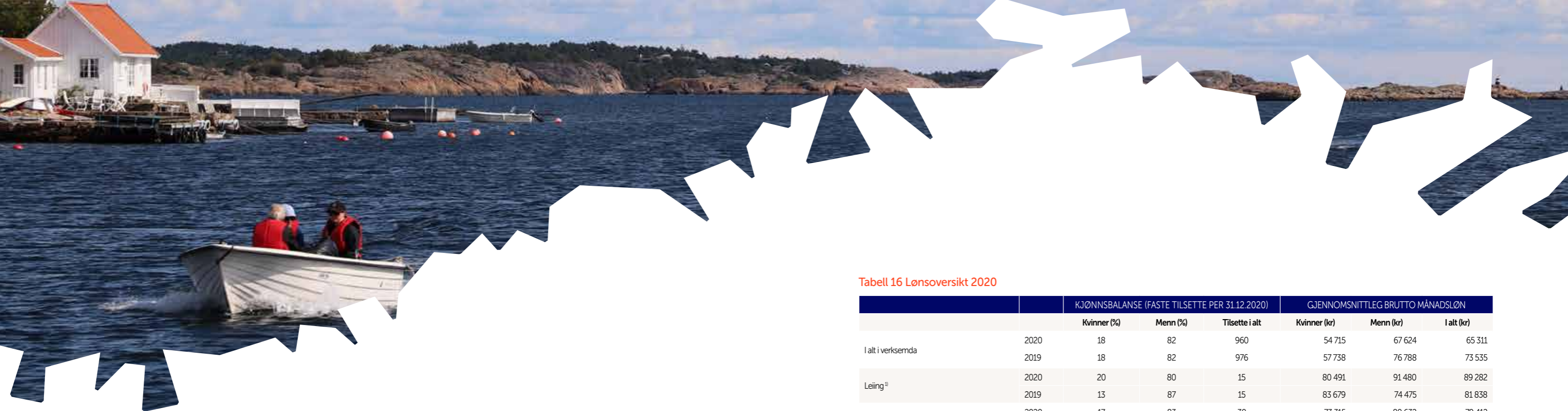
Regjeringa ønsker at fleire av dei som står utanfor arbeidslivet skal gå over i ordinære jobbar, og målet er at 5 prosent av dei nyttilsette i staten skal vere personar med nedsett funksjonsevne eller «hol» i CV-en.

Vi har i fleire år kalla inn minimum ein søkar med nedsett funksjonsevne eller innvandrarbakgrunn til intervju, under føresetnad at søkaren er kvalifisert for stillinga. Tilsvarande krav gjeld også for søkarar som har «hol» i CV-en.

Fram til september 2020 tok vi del i Kommunal- og moderniseringsdepartementet sitt forsøk med anonyme søknader i staten (blind rekruttering). For vår del har prosjektet resultert i eit auka medvit rundt mangfald i rekrutteringa.

I 2020 har vi tilsett 67 personar i faste og midlertidige stillingar, 1,5 prosent av desse kjem inn under målgruppa for inkluderingsdugnaden.

Om lag halvparten av våre tilsette jobbar i operative stillingar (stillingar på fartøy, tilsynslag og i lostenesta), og det er til desse stillingane vi rekrutterer mest. Det er forskriftsbestemte krav om helseattest for å kunne bli tilsett i desse typar stillingar, og helsekrava kan medføre utilsikta ekskludering av dei som ikkje oppfyller kriteria.



PERSONALPOLITIKK OG LIKESTILLING

LÆRLINGAR

Vi bidreg til å utdanne fagarbeidarar til næringslivet og til det offentlege, og har mellom åtte og 12 lærlingekontraktar årleg. I 2020 hadde vi 11 lærlingar i faga maskin, matros og IKT.

HMS

Målet vårt er at arbeidsmiljøet skal vere fullt forsvarleg med eit helsefremjande og inkluderande arbeidsmiljø.

Det er gjennomført ei større medarbeidarundersøking blant alle tilsette. Resultata er gjennomgått i kvar einskild eining og det er utarbeidd og sett i verk handlingsplanar for område i arbeidsmiljøet som skal bevarast og betrast. Arbeidet vil bli følgd opp og effektane av tiltaka vil bli målt i ei ny undersøking i 2022.

Vi forventar at det nye kvalitetssystemet, der melding og handtering av HMS-avvik er ein viktig del, på sikt vil betre etterlevinga av interne krav og dermed redusere risiko for ulykker.

Under pandemien har vi hatt ekstra merksemd på arbeidsmiljøet og smitteforebyggjande tiltak på arbeidsplassen. Tilsette som i periodar har jobba frå heimekontor og tilsette i operative stillingar med samfunnskritiske oppgåver er følgd tett opp i samarbeid med vernetenesta og bedriftshelsetenesta.

Ei evaluering viser at heimekontorordninga i hovudsak har fungert bra. Tilsette seier at dei har hatt tilstrekkeleg fleksibilitet gjennom tilrettelagde arbeidstidsordningar. Operativt tilsette gir uttrykk for at det er rom for forbetringar når det gjeld tilgang til og bruk av smittevernustyr.

LIKESTILLING OG DISKRIMINERING

Vi skal motverke diskriminering på alle område, og til ei kvar tid arbeide for å sikre mangfald og den einskilde sin eigenart. Som statleg etat skal vi også arbeide for at samansetninga av dei tilsette speglar mangfaldet i folket.

Per 31.12.2020 hadde vi 960 fast tilsette. Av desse er 18 prosent kvinner og 82 prosent menn, dei same prosentane som tidlegare år.

I alle stillingskategoriar er det flest menn. Yrka skipsførarar, styrmenn, maskinistar, trafikkleiarar og losar utgjør om lag 44,3 prosent av alle tilsette. Av dei 425 tilsette innanfor desse yrka, er det samla sett 11 kvinner – noko som gir ein kvinneandel på 2,6 prosent. Denne andelen har vore relativt stabil dei siste åra. Innan desse tradisjonelt mannsdominerte yrka vil det vere ei stor utfordring, både på kort og lang sikt, å auke kvinneandelen.

Talet på leiarar på direktørnivå er totalt 15, der tre er kvinner og 12 er menn. Talet på mellomleiarar er 30. Her er det fem kvinner og 25 menn. Prosentdelen kvinner på begge leiarnivå er 17,8 i 2020, ein auke i høve 2019 då delen var 15,2 prosent.

Tabell 16 Lønsoversikt 2020

		KJØNNSBALANSE (FASTE TILSETTE PER 31.12.2020)			GJENNOMSITTLEG BRUTTO MÅNADSLØN		
		Kvinner (%)	Menn (%)	Tilsette i alt	Kvinner (kr)	Menn (kr)	I alt (kr)
I alt i verksemda	2020	18	82	960	54 715	67 624	65 311
	2019	18	82	976	57 738	76 788	73 535
Leing ¹⁾	2020	20	80	15	80 491	91 480	89 282
	2019	13	87	15	83 679	74 475	81 838
Mellomleing ²⁾	2020	17	83	30	73 315	80 632	79 412
	2019	16	84	31	71 543	84 610	81 997
Ingeniørar og rådgivarar ³⁾	2020	38	62	342	53 333	59 561	57 194
	2019	38	62	346	53 966	60 081	59 324
Konsulentar ⁴⁾	2020	31	69	35	51 847	63 627	59 924
	2019	33	67	36	66 586	89 388	83 170
Skipsførarar, styrmenn, maskinistar	2020	0	100	65	0	62 962	62 962
	2019	3	97	66	61 971	57 150	57 255
Statslosar	2020	2	98	279	70 805	81 260	81 073
	2019	1	99	277	72 700	95 717	95 382
Fagarbeidarar ⁵⁾	2020	12	88	113	44 252	47 449	47 081
	2019	12	88	120	56 703	49 556	49 985
Trafikkleiarar	2020	8	92	65	74 030	72 300	72 433
	2019	7	92	67	90 537	85 771	86 062
Statslosaspiranter	2020	0	100	16	0	36 217	36 217
	2019	7	93	15	-	-	-

1) 1477 Regiondirektør, 1060 Avdelingsdirektør, 9114 Kystdirektør, 1061 Assisterande Kystdirektør.
 2) 1058 Administrasjonssjef, 1088 Sjøfingeniør, 1211 Seksjonssjef, 1407 Avdelingsleiar, 1364 Seniorrådgjevar. NB! Statistikken tel berre dei som er tilsett i mellomleiarstillingar. Tilsette med leiarattar i si stillingskode, men som ikkje er tilsett i leiarstillingar, reknast inn i gruppa for ingeniørar og rådgjevarar (gruppe 3).
 3) 1060 Avdelingsdirektør, 1083 Ingeniør, 1085 Avdelingsingeniør, 1087 Overingeniør, 1088 Sjøfingeniør, 1113 Prosjektleiar, 1181 Senioringeniør, 1211 Seksjonssjef, 1363 Seniorkonsulent, 1364 Seniorrådgjevar, 1408 Førstekonsulent, 1434 Rådgjevar.
 4) 1065 Konsulent, 0110 Losformidar, 1119 Formann (tilsatt med formann i stillingskode, men som ikkje er tilsett som formann, reknast inn i gruppe 5)
 5) 1117 Fagarbeider, 1119 Formann, 1129 Reinholdsbetjent, 1130 Reinholdar, 1136 Driftsteknikar, 1203 Fagarbeider med fagbrev

Nokre tal på tilsette og gjennomsnittleg månadsløn for 2019 stemmer ikkje med tal i årsmelding for 2019. Vi skifta lønssystem hausten 2019 og ein internkontroll i 2020 avdekkja nokre feil som no er retta opp.

Kjønnsbalansen viser fast tilsette per 31.12.2020. Ved utrekning av løn er alle, både faste og variable, tatt med. Det er ikkje berekna løn for statslosaspirantar som vart tilsette i august 2019.

Tabell 17 Kjønnsdelt personalstatistikk

	DELTID		MELLOMBELT TILSETTE (TAL)		OVERTID (%)		FORELDREPERMISJON (%)		LEGEMELDT SYKEFRÅVER (%)	
	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M
2020	11	5	18	23	9	91	39	61	4,1	4,0
2019	10	8	14	15	7	93	46	54	4,5	3,6

Kapittel 5

VURDERING AV FRAMTIDSUTSIKTER

Noreg er ein av verdas leiande havnasjonar – og Kystverket har ansvaret for ei av verdas lengste kystlinjer, og særskilt å legge til rette for ein konkurransedyktig, trygg og miljøvenleg sjøtransport.

Ei usikker framtid

Koronasituasjonen har vist oss at sjøtransporten er robust, men også at framtida er meir usikker enn nokon gong tidlegare. Digitale løysingar har blitt utvikla i rekordfart som følgje av auka bruk av heimekontor og lite bruk av fysiske møteplassar. Bruk av kollektivtransport – både på sjø og land – har blitt vesentleg redusert, og flytransport er nesten fråverande. Pandemien er framleis ikkje over og det er vanskeleg å seie korleis transporten vil bli påverka på lang sikt.

I perspektivmeldinga for 2021 (Meld. St. 14 (2020-2021)) har regjeringa gjort greie for endringar i internasjonale rammer, klimautfordringar, folkemengd, arbeidsliv og økonomiske rammer. Av meldinga kjem det fram at utfordringane framover er store - og i arbeidet med å førebu samfunnet på framtida må det leggast vekt på det som fungerer godt og samtidig gjere endringar, slik at samfunnet blir betre. Dette gjeld også innanfor sjøtransporten.

Sjøtransporten er robust, men framskrivingar gjort i samband med fagleg innspel til Nasjonal transportplan 2022-2033 viser at sjøtransporten vil tape terreng i forhold til vegtransport dersom det ikkje blir sett inn tiltak. Både

sjøtransporten og anna transport vil auke i perioden fram mot 2050, men i perspektivmeldinga kjem det fram at auken blir mindre enn i tidlegare framskrivingar.

Usikkerheit fører til større fokus på trendar og utviklingstrekk

Vi veit ikkje kva dei langsiktige konsekvensane av pandemien blir, men truleg vil dei utfordringane vi allereie kjenner godt bli forsterka. Vi må ta i bruk ny teknologi og samarbeide for å kunne gjere oss nytte av innovasjon og ny teknologi på tvers av sektorar i større grad enn tidlegare. Vi må arbeide meir effektivt og gjere grep for å få til god organisering, styring og leiing. Kystverket er i gang med gjennomføring av ein større omorganisering nettopp for å sikre ei slik utvikling i eigen etat.

I rapporten Kystverket mot 2050 er det sett på trendar- og utviklingstrekk i eit 30-års perspektiv. Det er adressert tre store utfordringar for framtida: Kampen om kysten og havet, klima og miljøutfordringar og teknologiens innverknader. Utfordringane er framleis aktuelle. Teknologisk utvikling og klimautfordringane er i perspektivmeldinga omtalt som dei utviklingstrekk som vil påverke transporten i størst grad framover. Regjeringa sitt Ekspertutvalg for teknologi i fremtidens transportsystem la i 2019 fram ein rapport som

Det overordna målet for den nasjonale **transportpolitikken** er eit transportsystem som er **sikkert** fremjar **verdiskaping** og medverker til omstilling til **lågutsleppsamfunnet**

Målet for statleg **beredskap** mot akutt forureining er å **hindre eller avgrense miljøskade** som følge av akutt forureining i norske havområde eller på norsk territorium.

viste til hovudtrendar som elektrifisering, sjølvkjørande transport, automatisering/autonomi, samhandling i intelligente transportsystem og nye forretningsmodellar.

Ein effektiv etat som tar utfordringane på alvor

Den teknologiske utviklinga utfordrar oss som transportetat innanfor alle verksemdsområda våre. Forventningane er aukande, og samfunnet krev effektive og sikre løysingar og spreieing av kunnskap om sektoren. Samtidig gir ny teknologi oss ein rekke nye moglegheiter. Skal vi framleis vere ein velfungerande etat må vi løyse oppgåvene våre og framtidige utfordringar på ein effektiv måte som tar omsyn til samfunnsutvikling, teknologisk utvikling og effektivitet, samtidig som vi tar nødvendige miljøomsyn.

Kapittel 6

ÅRSREKNESKAP

LEIAREN SINE KOMMENTARAR TIL ÅRSREKNEKAPEN

FØREMÅL

Kystverket er ein nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerheit og beredskap mot akutt forureining. Etaten ligg under Samferdselsdepartementet.

Kystverket jobbar for effektiv og sikker sjøtransport ved å ta i vare behovet transportnæringa har for framkomelege og effektive hamner. Oppgåvene er å drive førebyggjande sjøsikkerheitsarbeid, redusere skadeeffektane ved akutt forureining og medverke til ei berekraftig utvikling av kystsona. Etaten skal òg bidra til å redusere klimagassutslepp og tapet av naturmangfald.

Som det går fram av prinsippnota til årsrekneskapen, er Kystverket eit ordinært forvaltningsorgan og fører rekneskap i samsvar med periodiseringsprinsippet. I tillegg rapporterer vi til den sentrale statsrekneskapen etter kontantprinsippet, jamfør note A og note B.

STADFESTING

Årsrekneskapen er utarbeidd i samsvar med dei statlege rekneskapsstandardane (SRS) som er fastsett av Finansdepartementet i rundskriv R-114.

Eg meiner rekneskapen gir eit dekkande bilete av løyvingane til Kystverket, rekneskapsførte kostnader, inntekter, eigedelar og gjeld.

VURDERING AV VESENTLEGE TILHØVE ETTER KONTANTPRINSIPPET

Samla bokførte utgifter på Kystverkets utgiftskapittel 1360 i 2020 er kr 2 685 548 954. Det er i tillegg bokført høvesvis kr 2 005 000 på Utanriksdepartementet sitt utgiftskapittel 118 og kr 229 901 238 på kapittel 1633 Nettoføringsordninga for mva.

Avsettingar i Svalbardrekneskapen på utgiftskapittel 8450 utgjer 4 182 530 kroner.

Den samla mindreutgifta på kap. 1360 er på 434,6 millionar kroner etter omdisponering av meirinntekter i hht. meirinntektsfullmakt. Den vesentlegaste delen av mindreutgifta på 220,5 millionar kroner skuldast forseinkingar i hamne- og farleisprosjekta på post 30, og er knytt til mellom anna farleisprosjekta i Bodø og Grenland. Mindreutgifta innanfor store utstyrsanskaffingar og vedlikehald (post 45) er på 63,8 millionar kroner og gjeld forseinkingar i investeringar på VTS-området og innanfor miljøberedskap som følgje av pandemien.

Mindreutgifta på post 21 er på 17,7 millionar kroner. Resten av mindreutgiften gjeld tilskotsordningar og skuldast forseinkingar i utbetalingane.

Rapportert mellomværande med statskassa er kr 181 686 069 per 31.12.20. Storleiken på mellomværa skuldast i hovudsak forskotsinnbetalingar i samband med refusjonskrav etter oljevernaksjonar på 130 millionar kroner, jamfør note 18. Note 7A og 7B syner kva for eigedelar og gjeld som er andel av mellomværa med statskassa.

Det er gjort investeringar i immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel etter kontantprinsippet på 303,9 millionar kroner. Dei vesentlegaste investeringane i 2020 er NorSat-3, VTS-utstyr som radar (AIS, OSS og VHF), nytt loshus Hvasser, utvikling av SafeSeaNet og Njord, samt ombygging av arbeidsfartøy.

Forvaltning og utbetaling av tilskot skjer i samsvar med eige regelverk sett av Samferdselsdepartementet. I 2020 betalte Kystverket ut tilskott til 38 ulike mottakarar. Rekneskapen for 2020 viser ein auke i utbetalingar på til saman 26 millionar kroner samanlikna med fjoråret. Totalt er det utbetalt 105,6 millionar kroner i 2020.

VURDERING AV VESENTLEGE TILHØVE ETTER PERIODISERINGSPRINSIPPET

Rekneskapen for 2020 viser ein nedgang i inntekter frå gebyr (losavgift, sikkerheitsavgift og årsavgift) på 146,8 millionar kroner frå 2019. Nedgangen skuldast lågare trafikk som følgje av pandemien. Sal- og leigeinntekter har gått ned med 16,8 millionar kroner.

Tilskotforvaltning er presentert etter periodiseringsprinsippet og netto forplikting per utgangen av året er på 179,4 millionar kroner, jamfør note 9.

Lønnskostnadane er redusert med 41,5 millionar kroner frå fjoråret. Nedgangen skuldast i hovudsak nedgang i overtidsløn (- 44 470 timar) og diverse tillegg fast tilsette, feriepengar og auka lønnsrefusjonar. Pensjonskostnaden er 10 millionar kroner høgare enn fjoråret, jamfør note 2 til årsrekneskapen.

Andre driftskostnader (eks. avskrivningar) er 25,7 millionar kroner høgare enn fjoråret og utgjer totalt 1,2 milliardar kroner pr 31.12.20.

Kostnader til leige av tilbringartenesta er på same nivå som fjoråret og utgjer 243 millionar kroner, medan leige av skip og fartøy er 65 millionar kroner lågare enn fjoråret.

Reparasjon og vedlikehald av bygg, navigasjonssystem, datautstyr, maskinar, utstyr, inventar og skip utgjer til saman 75,8 millionar, som er ein auke på 7,5 millionar kroner frå fjoråret.

Kjøp av konsulenttenester og anna framand teneste har samla sett auka med 131,8 millionar kroner frå førre år grunna ny avtale med Kystvakten om slepeberedskap som

utgjer totalt 148,5 millionar kroner i 2020. Reisekostnader utgjer 73,9 millionar kroner, som er ei nedgang frå fjoråret på 16 millionar kroner.

Behaldning av varer og driftsmateriell har auka med 5,9 millionar kroner frå 2019, medan utestående hos kundar er auka med 8,5 millionar kroner.

Gjeld til leverandørar er redusert med 33 millionar kroner samanlikna med fjoråret.

TILLEGGSPPLYSNINGAR

Riksrevisjonen er ekstern revisor og stadfestar årsrekneskapen for Kystverket.

Årsrekneskapen er ikkje ferdig revidert per dags dato. Revisjonsfråsegna blir publisert på nettsida til Kystverket www.kystverket.no samtidig med årsrapporten for 2020.

Ålesund, 15. mars 2021

Einar Vik Arset
kystdirektør

Ein Litus Lux viser veg i Smørsundet.
(Foto: Leif Andersen)

REKNESKAPSPRINSIPP NYTTA I OPPSTILLING AV LØVINGSRAPPORTERING OG ARTSKONTORRAPPORTERING

OPPSTILLING AV LØVINGSRAPPORTERING OG ARTSKONTORRAPPORTERING

Oppstillinga av løyving- og artskontorrapporteringa er sett opp i tråd med grunnleggande prinsipp for budsjettering og rekneskapsføring i staten nedfelt i Bestemmingar om økonomistyring i staten punkt 3.4.2 og Stortingets løyvingreglement. Grunnleggande prinsipp for årsrekneskapan:

- Rekneskapan følger kalenderåret
- Rekneskapan inneheld alle rapporterte utgifter og inntekter for rekneskapsåret
- Utgifter og inntekter er ført i rekneskapan med brutto beløp
- Rekneskapan er utarbeidd i tråd med kontantprinsippet

Oppstillingane av løyvingrapportering og artskontorrapportering er utarbeidd etter dei same prinsippa, men gruppert etter ulike kontoplanar. Prinsippa samsvarer med krav i reglane punkt 3.5 til korleis verksemdene skal rapportera til statsrekneskapan. Sumlinjene "Netto rapportert til løyvingrekneskapan" er lik i begge oppstillingane.

LØVINGSRAPPORTERINGA

Oppstillinga av løyvingrapporteringa omfattar ein øvre del med løyvingrapporteringa og ein nedre del som viser behaldningar verksemda står oppført med i kapitalrekneskapan. Løyvingrapporteringa viser rekneskapstal som verksemda har rapportert til statsrekneskapan. Det blir stilt opp etter dei kapitla og postar i løyvingrekneskapan verksemda har fullmakt til å disponere. Kolonna samla tildeling viser kva verksemda har

fått stilt til disposisjon i tildelingsbrev for kvar statskonto (kapittel/post). Oppstillinga viser i tillegg alle finansielle eigedelar og forplikningar verksemda står oppført med i kapitalrekneskapan til staten (mellomverande med statskassa).

Mottatte fullmakter til å belaste kapitlet til ei anna verksemd/post (belastningsfullmakter) blir ikkje vist i kolonna for samla tildeling, men er omtalt i note B til løyvingoppstillinga. Utgiftene knytt til mottatte belastningsfullmakter er bokførte og rapporterte til statsrekneskapan, og blir vist i kolonna for rekneskap.

Note A viser forklaring på samla tildeling på Kystverkets utgiftskapittel 1360. Belastningsfullmakter er ikkje inkluderte i nota.

Note B viser forklaring til brukte fullmakter og utrekning av mogleg overføring til neste år.

ARTSKONTORRAPPORTERINGA

Oppstillinga av artskontorrapporteringa har ein øvre del som viser kva som er rapportert til statsrekneskapan etter standard kontoplan for statlege verksemder, og ein nedre del som viser eigedelar og gjeld som inngår i mellomverande med statskassa. Artskontorrapporteringa viser rekneskapstal verksemda har rapportert til statsrekneskapan etter standard kontoplan for statlege verksemder. Verksemda har ein trekkrett på konsernkonto i Noregs Bank. Tildelingane er ikkje inntektsførte og derfor ikkje viste som inntekt i oppstillinga.

Note 7 til artskontorrapporteringa viser forskjellar mellom avrekning med statskassa og mellomverande med statskassa.

OPPSTILLING AV LØVINGSRAPPORTERING 31.12.2020

UTGIFTS-KAPITTEL	KAPITTELNAMN	POST	POSTTEKST	NOTE	SAMLA TILDELING	REKNESKAP 2020	MEIRUTGIFT (-) OG MINDREUTGIFT
1360	Kystverket	01	Driftsutgifter	A, B	1 802 954 000	1 889 395 582	-86 441 582
1360	Kystverket	21	Spesielle driftsutgifter	A, B	30 855 000	13 193 588	17 661 412
1360	Kystverket	30	Nyanlegg og større vedlikehald	A, B	583 998 000	369 669 387	214 328 613
1360	Kystverket	34	Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift	A, B	5 800 000	1 979 466	3 820 534
1360	Kystverket	45	Større utstyrsanskaffingar og vedlikehald	A, B	369 492 000	305 725 231	63 766 769
1360	Kystverket	60	Tilskot til fiskerihamnearlegg	A, B	83 055 000	33 324 312	49 730 688
1360	Kystverket	71	Tilskot til hamnesamarbeid	A	10 900 000	8 643 325	2 256 675
1360	Kystverket	72	Tilskot for overføring av gods frå vei til sjø	A, B	43 200 000	18 780 836	24 419 164
1360	Kystverket	73	Tilskot effektive og miljøvennlige hamner	A, B	70 526 000	34 337 227	36 188 773
1360	Kystverket	74	Tilskot til kystkultur	A	10 500 000	10 500 000	0
0118	Utenrikspolitiske satsingar	70	Nordområdetiltak, samarbeid med Russland og atomsikkerhet		0	2 005 000	-2 005 000
1633	Nettoføringsordningen for mva	01	Driftsutgifter		0	229 901 238	-229 901 238
Sum utgiftsført					3 011 280 000	2 917 455 192	

INNTEKTS-KAPITTEL	KAPITTELNAMN	POST	POSTTEKST	SAMLA TILDELING	REKNESKAP 2020	MEIRINNTTEKT OG MINDREINNTTEKT (-)	
4360	Kystverket	02	Andre inntekter	12 700 000	22 390 458	9 690 458	
5577	Sektoravgift under Samferdselsdepartementet	74	Sektoravgift	605 860 000	707 306 432	101 446 432	
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse	0	7 188 786	7 188 786	
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeidsgiveravgift	0	104 979 776	104 979 776	
Sum inntektsført					618 560 000	841 865 451	

Netto rapportert til løyvingrekneskapan 2 075 589 741

DEPOSITA OG AVSETTINGAR							
8450	Avsetninger i Svalbardrekneskapan	04		C		4 182 530	
Sum rapportert direkte i kapitalrekneskapan (gjennom S-rapport) til Svalbardrekneskapan						4 182 530	

Sum netto rapportert til løyving- og kapitalrekneskapan 2 079 772 271

KAPITALKONTOAR							
60076901	Norges Bank KK /innbetalinger					825 725 954	
60076902	Norges Bank KK/utbetalinger					-2 909 603 951	
710720	Endring i mellomvære med statskassa					4 105 726	
Sum rapportert						0	

BEHALDNINGAR RAPPORTERT TIL KAPITALREKNESKAPAN (31.12)							
KONTO	TEKST				2020	2019	ENDRING
136096	Aksjer i Framsenteret AS				14 000	14 000	0
710720	Mellomvære med statskassa				-181 686 069	-185 791 795	4 105 726

NOTE A

FORKLARING AV SAMLA TILDELING UTGIFTER

KAPITTEL OG POST	OVERFØRT FRÅ I FJØR	TILDELINGAR I ÅR	SAMLA TILDELING
1360 01	5 404 000	1 797 550 000	1 802 954 000
1360 21	12 155 000	18 700 000	30 855 000
1360 30	234 698 000	349 300 000	583 998 000
1360 34	0	5 800 000	5 800 000
1360 45	176 992 000	192 500 000	369 492 000
1360 60	52 755 000	30 300 000	83 055 000
1360 71	0	10 900 000	10 900 000
1360 72	18 200 000	25 000 000	43 200 000
1360 73	19 226 000	51 300 000	70 526 000
1360 74	0	10 500 000	10 500 000

NOTE B

FORKLARING TIL BRUKTE FULLMAKTER OG UTREKNING AV BELØP SOM KAN OVERFØRAST TIL NESTE ÅR

KAPITTEL OG POST	STIKKORD	MEIR-UTGIFT(-) / MINDRE-UTGIFT	UTGIFTS-FØRT AV ANDRE I SAMSVAR MED AVGITTE BELASTINGS-FULLMAKTER(-)	MEIR-UTGIFT(-) / MINDRE-UTGIFT ETTER AVGITTE BELASTINGS-FULLMAKTER	MEIR-INNTEKTER /MINDRE-INNTEKTER(-) I SAMSVAR MED MEIR-INNTEKTS-FULLMAKT (JUSTERT FOR EVT. MVA)	OMDISPONERING FRÅ POST 01 TIL 45 ELLER TIL POST 01/21 FRÅ LØYVING NESTE ÅR	INN-SPARING (-)	SUM GRUNNLAG FOR OVERFØRING	MAKSIMALT BELØP SOM KAN OVERFØRAST	BELØP SOM KAN OVERFØRAST UTREKNA AV VERKSEMDA
1360 01	"kan nyttast under post 45"	-86 441 582	0	-86 441 582	104 956 890	0	0	18 515 308	89 877 500	18 515 308
1360 21	"kan overførast"	17 661 412	0	17 661 412	0	0	0	17 661 412	17 661 412	17 661 412
1360 30	"kan overførast"	214 328 613	0	214 328 613	6 180 000	0	0	220 508 613	220 508 613	220 508 613
1360 34	"kan overførast"	3 820 534	0	3 820 534	0	0	0	3 820 534	3 820 534	3 820 534
1360 45	"kan overførast, kan nyttast under post 01"	63 766 769	0	63 766 769	0	0	0	63 766 769	63 766 769	63 766 769
1360 60	"kan overførast"	49 730 688	0	49 730 688	0	0	0	49 730 688	49 730 688	49 730 688
1360 72	"kan overførast"	24 419 164	0	24 419 164	0	0	0	24 419 164	24 419 164	24 419 164
1360 73	"kan overførast"	36 188 773	0	36 188 773	0	0	0	36 188 773	36 188 773	36 188 773

FORKLARING TIL BRUK AV BUDSJETTFULLMAKTER

Mottatte belastningsfullmakter

Kystverket har mottatt fullmakt frå Utenriksdepartementet til å belaste kap. 118, post 70 med inntil kr 2 165 000. Unytta beløp per 31.12.2020 er kr 160 000.

Stikkordet «kan overførast»

Kystverkets løyving på post 21, 30, 34, 45, 60, 72 og 73 er gitt med stikkordet "kan overførast".

Kystverket har ansvar for beredskap mot akutt forureining. Kystverket betaler og bokfører alle kostnader som kjem til i samband med aksjonar på kap. 1360 (brutto inkl. mva). I ettertid krev Kystverket refusjon frå eksterne partar brutto (kostnader inkl. mva).

Fullmakt til å overskride driftsløyvingar mot tilsvarende meirinntekter (meirinntektsfullmakt)

Kystverket har meirinntekter på kapittel/post 436002 og 557774 på totalt kr 111 136 890.

Meirinntekter på kapittel/post 436002 utgjør kr 9 690 458. Av dette er kr 3 510 458 nytta under kap. 1360, post 01. mens kr 6 180 000 gjeld salg av ikkje-næringsaktive fiskerihammer og er nytta til å dekke kostnader knytt til sal og vedlikehald av fiskerihammer under kap. 1360, post 30.

Meirinntekter på kap/post 557774 utgjør kr 101 446 432, og er i sin heilskap nytta under kap. 1360, post 01.

Stikkordet «kan nyttast under»

Kystverkets er i tildelingsbrevet delegert fullmakt iht. rundskriv R-110 til å disponere inntil fem prosent. av løyvinga på kap. 1360, post 01 til post 45. Det er ingen omdisponeringar i 2020.

Mogeleg overførbart beløp

Mogeleg overførbart beløp på kap. 1360 går fram av tabellen over og utgjør totalt kr 434 611 261.

NOTE C DEL I

SPESIFISERING AV NETTO RAPPORTERT DIREKTE I KAPITALREKNESKAPEN (GJENNOM S-RAPPORT) TIL SVALBARDREKNESKAPEN ETTER KAPITTEL OG POST

UTGIFTSKAPITTEL I SVALBARDREKNESKAPEN	KAPITTELNAMN	POST	POSTTEKST	REKNESKAP 2020
0018	Navigasjonsinnretningar	01	Drift og vedlikehald	3 324 530
0018	Navigasjonsinnretningar	30	Nyanlegg og større vedlikehald, aerolykter, martime fyr	858 000
Sum utgiftsført i Svalbardrekneskapen				4 182 530

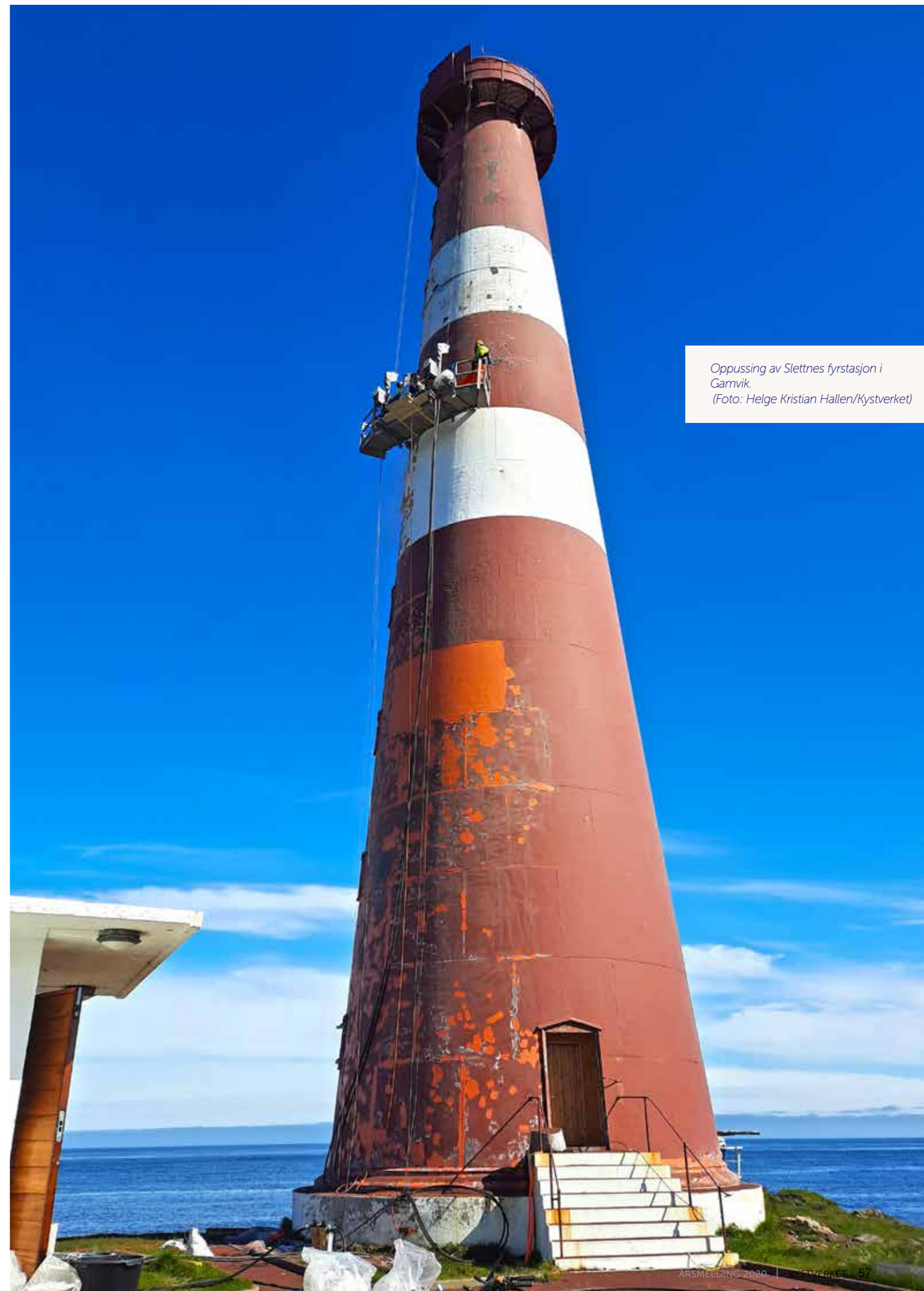
NOTE C DEL II

SPESIFISERING AV NETTO RAPPORTERT DIREKTE I KAPITALREKNESKAPEN (GJENNOM S-RAPPORT) TIL SVALBARDREKNESKAPEN ETTER ART

DRIFTSUTGIFTER RAPPORTERT TIL SVALBARDREKNESKAPEN	2020	2019
Utbetalningar til løn	0	0
Andre utbetalningar til drift	4 182 530	5 331 379
Sum rapporterte driftsutgifter	4 182 530	5 331 379
Sum netto rapportert direkte i kapitalrekneskapen (gjennom S-rapport) til Svalbardrekneskapen etter art	4 182 530	5 331 379

OPPSTILLING AV ARTSKONTORAPPORTERINGA 31.12.2020

	31.12.2020	31.12.2019
DRIFTSINNEKTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSREKNESKAPEN		
Innbetalinger frå gebyr	705 921 169	866 998 623
Innbetalinger frå tilskot og overføringar	336 000	3 854 717
Sals- og leigeinnbetalningar	21 866 221	38 727 328
Andre innbetalningar	2 213 492	0
<i>Sum innbetalningar frå drift</i>	<i>730 336 881</i>	<i>909 580 668</i>
DRIFTSUTGIFTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSREKNESKAPEN		
Utbetalningar til løn	1 008 164 032	1 028 642 744
Andre utbetalningar til drift	1 276 059 277	1 271 951 660
<i>Sum utbetalningar til drift</i>	<i>2 284 223 309</i>	<i>2 300 594 404</i>
Netto rapporterte driftsutgifter	1 553 886 428	1 391 013 736
INVESTERINGS- OG FINANSINNEKTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSREKNESKAPEN		
Innbetaling av finansinntekter	7 302 961	42 956 194
<i>Sum investerings- og finansinntekter</i>	<i>7 302 961</i>	<i>42 956 194</i>
INVESTERINGS- OG FINANSUTGIFTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSREKNESKAPEN		
Utbetaling til investeringar	303 888 438	285 365 182
Utbetaling av finansutgifter	286 990	88 113
<i>Sum investerings- og finansutgifter</i>	<i>304 175 428</i>	<i>285 453 295</i>
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter	296 872 467	242 497 100
INNKREVJINGSVERKSEMD OG ANDRE OVERFØRINGAR TIL STATEN		
Innbetaling av skattar, avgifter, gebyr m.m.	248 986	98 595 513
<i>Sum Innkrevjingsverksemd og andre overføringar til staten</i>	<i>248 986</i>	<i>98 595 513</i>
TILSKOTSFORVALTNING OG ANDRE OVERFØRINGAR FRÅ STATEN		
Utbetalningar av tilskot og stønader	105 585 700	89 834 484
<i>Sum tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten</i>	<i>105 585 700</i>	<i>89 834 484</i>
INNEKTER OG UTGIFTER RAPPORTERT PÅ FELLESKAPITTEL		
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)	1 244 800	314 500
Arbeidsgivaravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)	104 979 776	104 512 838
Nettoføringsordning for meirverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)	229 901 238	278 693 223
<i>Netto rapporterte utgifter på felleskapittel</i>	<i>123 676 662</i>	<i>173 865 885</i>
Netto rapportert til løyvsrekneskaper	2 079 772 271	1 798 615 693
OVERSIKT OVER MELLOMVÆRE MED STATSKASSA		
	31.12.2020	31.12.2019
EIGEDLAR OG GJELD		
Fordringar	1 727 677	2 974 281
Kontantar	24 073	7 513
Bankkontoar med statlege midlar utanfor Noregs Bank	0	40 507
Anna langsiktig gjeld	-130 000 000	-130 000 000
Skuldig skattetrekk og andre trekk	-37 561 611	-41 086 924
Skuldige offentlege avgifter	-532 331	-7 649 990
Anna gjeld	-15 343 877	-10 077 180
Sum mellomvære med statskassa	-181 686 069	-185 791 795



Oppussing av Slettnes fyrstasjon i
Garnvik.
(Foto: Helge Kristian Hallen/Kystverket)

REKNESKAPSPRINSIPP NYTTA I REKNESKAPSRAPPORTERING ETTER PERIODISERINGSPRINSIPPET

Årsrekneskapen for Kystverket er sett opp i samsvar med dei statlege rekneskapsstandardane (SRS) som er oppdatert i desember 2020. Kystverket er ei bruttobudsjetterte verksemd og har tatt i bruk alle relevante rekneskapsstandardar. Avvik frå SRS 17 er kommenterte under *Klassifisering og vurdering av anleggsmiddel*.

TRANSAKSJONSBASERTE INNTEKTER

Transaksjonar resultatførast til verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet. Inntekt resultatførast når ho er opptent. Inntektsføring ved sal av varer skjer på leveringstidspunktet der overføring av risiko og kontroll er overført til kjøpar. Sal av tenester blir inntektsført i takt med utføringa.

Inntekter frå gebyr (losavgifter og inntekter frå trafikkentralar) er klassifisert som driftsinntekter i kontogruppe 37 *Avgifter med vidare som inngår som driftsinntekt*. DFØ har eit pågåande arbeid med gjennomgang av sektoravgifter og rekneskapsføring og klassifisering av desse, men arbeidet er forseinka. DFØ tilrår Kystverket å vidareføre dagens praksis med å bokføre gebyr/avgifter som driftsinntekter fram til arbeidet er avslutta.

INNTEKTER FRÅ LØYVINGAR OG INNTEKT FRÅ TILSKOT OG OVERFØRINGAR

Inntekt frå løyvingar og inntekt frå tilskot og overføringar resultatførast etter prinsippet om motsett sammenstilling. Dette inneber at inntekt frå løyvingar og inntekt frå tilskot og overføringar resultatførast i takt med at aktivitetane som blir finanserte av desse inntektene blir utførte, det vil seia i same periode som kostnadane kjem (motsett sammenstilling).

Bruttobudsjetterte verksemder har ei forenkla praktisering av prinsippet om motsett sammenstilling ved at inntekt frå løyvingar blir berekna som differansen mellom kostnadane for perioden og opptente transaksjonsbaserte inntekter og eventuelle inntekter frå tilskot og overføringar til verksemda. Ein konsekvens av dette er at resultat av aktivitetane i perioden blir null.

KOSTNADAR

Utgifter som gjeld transaksjonsbaserte inntekter blir kostnadsførte i same periode som tilhøyrande inntekt.

Utgifter som blir finanserte med inntekt frå løyving og inntekt frå tilskot og overføringar, blir kostnadsførte i same periode som aktivitetane er gjennomført og ressursane er forbrukt.

Pensjoner

SRS 25 Ytingar til tilsette legg til grunn ein forenkla rekneskapsmessig tilnærming til pensjonar. Statlege verksemder skal ikkje balanseføre netto pensjonsforpliktingar for ordningar til Statens pensjonskasse (SPK). Kystverket resultatfører arbeidsgivardel av pensjonspremien som pensjonskostnad. Pensjon blir kostnadsført som om pensjonsordninga i SPK var basert på ein innkotplan. Sjå note 2 for meir detaljert skildring av bokført pensjonspremie.

Leigeavtalar

Kystverket har valt å nytte forenkla metode i SRS 13 om leigeavtalar og klassifiserer alle leigeavtalar som operasjonelle leigeavtalar.

KLASSIFISERING OG VURDERING AV ANLEGGSMIDDEL

Kystverkets infrastruktur omfattar det meste av maritim infrastruktur i form av farleier, sjømerke og moloanlegg. I samband med overgang til periodisert rekneskap i 2002 og etablering av opningsbalansen, vart ikkje infrastruktureigedelar klassifisert som ein del av Kystverkets anleggsmiddel, og vart av den grunnen ikkje aktivert som ein del av opningsbalansen. Vurderinga som låg til grunn var at infrastruktureigedelar ikkje var å sjå på som anleggsmiddel med reell bruksverdi i verksemda, men meir som nasjonaleigedommar, og Kystverket fekk i nokre år etter overgang til periodiseringsprinsippet innvilga unntak frå SRS 17 på dette området.

I vedlegg til SRS 17 er fyrlykter, merke og hamneanlegg lista opp som døme på infrastruktureigedelar som skal balanseførast. Kystverket har den 13.01.2021 sendt ein førespurnad til forvaltnings- og analyseavdelinga i DFØ (FOA) for å få avklart om nemnde infrastruktureigedelar skal balanseførast, og korleis vi skal verdsette desse dersom balanseføring blir aktuelt.

Anleggsmiddel er varige og betydelege eigedelar som blir disponerte av Kystverket. Varige eigedelar er eigedelar med utnyttbar levetid på 3 år eller meir. Betydelege eigedelar er eigedelar med innkjøpskost på kr 50 000 eller meir.

Anleggsmiddel er balanseført til innkjøpskost fråtrekt avskrivningar.

Kontorinventar og datamaskiner (PCer, servera m.m.) med utnyttbar levetid på 3 år eller meir er balanseført som eigne grupper.

Varige driftsmiddel nedskrivast til verkeleg verdi ved bruksendring, dersom verkeleg verdi er lågare enn balanseført verdi.

Eigenutvikling av programvare

Kjøp av ekstern bistand og utgifter vedrørende bruk av eigne tilsette til utvikling av programvare balanseførast. For utvikling av programvara BarentsWatch blir nytta ein utviklingsmetodikk der det blir operert med kontinuerleg testing/bruk og videreutvikling av system etter at minimumsløysing er sett i produksjon.

Investeringar i aksjar og delar

Investeringar i aksjar er balanseført til kostpris.

KLASSIFISERING OG VURDERING AV OMLØPSMIDDEL OG KORTSIKTIG GJELD

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfattar postar som forfell til betaling innan eitt år etter innkjøpstidspunktet. Andre postar er klassifiserte som anleggsmiddel/langsiktig gjeld. Omløpsmiddel blir vurderte til det lågaste av innkjøpskost og verkeleg verdi. Kortsiktig gjeld balanseførast til nominelt beløp på opptakstidspunktet.

Behaldning av driftsmateriell

Behaldningar omfattar driftsmateriell som blir nytta i eller utgjør ein integrert del av Kystverkets offentlege tenesteyting. Behaldningar av driftsmateriell ved forsyningseininga i Kystverket er verdsett etter metoden for vegd gjennomsnitt ved tilordning av innkjøpskost. Ved vurdering av verdi av behaldning av driftsmateriell på fartøy, blir nytta innkjøpskost tilsvarande den til ei kvar tid gjeldande innkjøpskostnad for driftsmateriell på Forsyningseininga til Kystverket.

Fordringar

Kundefordringar og andre fordringar er oppført i balansen til pådydande etter frådrag for avsetning til forventa tap. Avsetning til tap blir gjort på grunnlag av individuelle vurderingar av dei enkelte fordringene.

STATEN SIN KAPITAL

Staten sin kapital utgjør nettobeløpet av egedelane og gjelda for verksemda, og kjem fram i rekneskapslinja for avrekningar i balanseoppstillinga. Bruttobudsjetterte verksemder presenterer ikkje konsernkontoane i Noregs Bank som bankinnskot. Konsernkontoane inngår i rekneskapslinja avrekna med statskassa.

INNKREVJINGSVERKSEMD OG ANDRE OVERFØRINGAR TIL STATEN

Andre overføringar til staten blir presentert etter periodiseringsprinsippet i samsvar med SRS 10 *Inntekt frå løyvingar, tilskot og overføringar til verksemda, samt overføringar til og frå staten*.

TILSKOTSFORVALTNING OG ANDRE OVERFØRINGAR FRÅ STATEN

Tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten blir presentert etter periodiseringsprinsippet i samsvar med SRS 10 *Inntekt frå løyvingar, tilskot og overføringar til verksemda, samt overføringar til og frå staten*.

STATLEGE RAMMEVILKÅR

Sjølvassurandørprinsippet

Staten opererer som sjølvassurandør. Det er følgjeleg ikkje inkludert postar i balanse eller resultatrekneskap som søker å reflektere alternative netto forsikringskostnadar eller forpliktingar.

Konsernkontoordninga frå staten

Statlege verksemder blir omfatta av konsernkontoordninga frå staten. Konsernkontoordninga inneber at alle innbetalningar og utbetalningar dagleg blir gjorde opp mot oppgjerskontoane for verksemda i Noregs Bank.

Bruttobudsjetterte verksemder blir ikkje tilført likvidar gjennom året. Kystverket har ein trekkrett på konsernkontoen sin. For bruttobudsjetterte verksemder blir saldoen på den enkelte oppgjerskonto i Noregs Bank nullstilt ved overgang til nytt rekneskapsår.



Øvelse Nordisk 2020: Mulvika ved Holmestrand. Lenser blir sett ut for å beskytte eit verna område med mykje sjøfugl. (Foto: Lill HaugenKystverket)

RESULTATREKNESKAP

	NOTE	31.12.2020	31.12.2019
Driftsinntekter			
Inntekt frå løyvingar	1	1 694 515 073	1 512 927 746
Inntekt frå tilskot og overføringar	1	336 000	3 854 717
Inntekt frå gebyr	1	708 021 166	854 883 795
Sals- og leigeinntekter	1	22 970 705	39 841 558
Andre driftsinntekter	1	2 160 900	1 181 588
<i>Sum driftsinntekter</i>		<i>2 428 003 843</i>	<i>2 412 689 404</i>
Driftskostnader			
Varekostnader	17	176 853	707 196
Lønskostnader	2	997 472 193	1 039 040 977
Avskrivningar på varige driftsmidlar og immaterielle eigedelar	3,4	180 332 810	171 198 414
Tap ved avgang av anleggsmidlar	4	245 630	6 700 376
Andre driftskostnader	5	1 257 256 856	1 231 484 642
<i>Sum driftskostnader</i>		<i>2 435 484 342</i>	<i>2 449 131 604</i>
Driftsresultat		-7 480 499	-36 442 200
Finansinntekter og finanskostnader			
Finansinntekter	6	7 721 843	36 528 671
Finanskostnader	6	241 344	86 471
<i>Sum finansinntekter og finanskostnader</i>		<i>7 480 499</i>	<i>36 442 200</i>
Resultat av aktivitetar i perioden		0	0
Avrekningar og disponeringar			
Avrekning med statskassa (bruttobudsjetterte)	7	0	0
<i>Sum avrekningar og disponeringar</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
Innkrjevsverksemd og andre overføringar til staten			
Avgifter og gebyr direkte til statskassa	8	233 986	83 005 138
Avrekning med statskassa Innkrjevsverksemd		233 986	83 005 138
<i>Sum Innkrjevsverksemd og andre overføringar til staten</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
Tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten			
Utbetalningar av tilskot til andre	9	147 628 067	96 882 116
Avrekning med statskassa tilskotsforvaltning		147 628 067	96 882 116
<i>Sum tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten</i>		<i>0</i>	<i>0</i>

BALANSE

EIGEDELAR	NOTE	31.12.2020	31.12.2019
A. ANLEGGSMIDDEL			
I Immaterielle eigedelar			
Programvare og liknande rettar	3	80 820 717	107 678 437
<i>Sum immaterielle eigedelar</i>		<i>80 820 717</i>	<i>107 678 437</i>
II Varige driftsmiddel			
Tomter, bygningar og annan fast eigedom	4	299 419 192	110 498 389
Maskiner og transportmiddel*	4	724 368 675	601 046 159
Driftslausøyre, inventar, verktoy og liknande*	4	110 252 878	498 383 655
Anlegg under utføring	4	412 743 027	178 696 733
<i>Sum varige driftsmiddel</i>		<i>1 546 783 772</i>	<i>1 388 624 937</i>
III Finansielle anleggsmiddel			
Investeringar i aksjar og andelar	10	14 000	14 000
Andre fordringar	19	42 750	892 152
<i>Sum finansielle anleggsmiddel</i>		<i>56 750</i>	<i>906 152</i>
Sum anleggsmiddel		1 627 661 239	1 497 209 526
B. OMLØPSMIDDEL			
I Behaldning av varer og driftsmateriell			
Behaldningar av driftsmateriell	11	52 614 524	46 722 397
<i>Sum behaldning av varer og driftsmateriell</i>		<i>52 614 524</i>	<i>46 722 397</i>
II Fordringar			
Kundefordringar	12	76 392 421	83 288 873
Opptente, ikkje fakturerte inntekter	13	0	0
Andre fordringar	14	15 546 586	35 502 687
<i>Sum fordringar</i>		<i>91 939 007</i>	<i>118 791 559</i>
III Bankinnskot, kontantar og liknande			
Kontantar og liknande	15	24 073	59 535
<i>Sum bankinnskot, kontantar og liknande</i>		<i>24 073</i>	<i>59 535</i>
Sum omløpsmiddel		144 577 604	165 573 491
Sum eigedelar		1 772 238 843	1 662 783 017

* Beredskapsstyr oljevern er omklassifisert frå driftsløsøre, inventar, verktoy og liknande til maskiner og transportmidler i 2020.

BALANSE

STATEN SIN KAPITAL OG GJELD	NOTE	31.12.2020	31.12.2019
C. STATEN SIN KAPITAL			
I Avrekningar			
Avrekna med statskassa (bruttobudsjetterte)	7	1 182 454 279	1 059 039 166
<i>Sum avrekningar</i>		<i>1 182 454 279</i>	<i>1 059 039 166</i>
Sum staten sin kapital		1 182 454 279	1 059 039 166
D. GJELD			
I Anna langsiktig gjeld			
Anna langsiktig gjeld	18	130 000 000	130 000 000
<i>Sum anna langsiktig gjeld</i>		<i>130 000 000</i>	<i>130 000 000</i>
II Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		76 912 763	110 163 913
Skuldig skattetrekk		36 582 456	40 566 028
Skuldige offentlege avgifter		12 531 687	20 758 724
Avsette feriepengar		89 295 212	93 997 230
Mottatt forskotsbetaling	13	18 731 344	18 347 380
Anna kortsiktig gjeld	16	46 258 270	57 030 113
<i>Sum kortsiktig gjeld</i>		<i>280 311 733</i>	<i>340 863 387</i>
Sum gjeld		410 311 733	470 863 387
Sum staten sin kapital og gjeld drift		1 592 766 012	1 529 902 554
III Gjeld vedrørende tilskotsforvaltning og andre overføringar			
Gjeld vedrørende tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten	9	179 472 831	132 880 464
<i>Sum gjeld vedrørende tilskotsforvaltning og andre overføringar</i>		<i>179 472 831</i>	<i>132 880 464</i>
Sum staten sin kapital og gjeld		1 772 238 843	1 662 783 017

NOTE 1 DRIFTSINNTEKTER

	31.12.2020	31.12.2019
INNTEKT FRÅ LØYVINGAR*		
Inntekt frå løyvingar	1 694 515 073	1 512 927 746
Sum inntekt frå løyvingar	1 694 515 073	1 512 927 746
* Etter dei statlege rekneskapsstandardane blir inntekt frå løyvingar for bruttobudsjetterte verksemdar rekna som differansen mellom kostnadane for perioden og opptente transaksjonsbaserte inntekter og eventuelle inntekter frå tilskot og overføringar til verksemda. Ein konsekvens av dette er at resultat av aktivitetane til perioden blir null. For informasjon om mottatte løyvingar sjå oppstilling av løyvingrapportering		
INNTEKT FRÅ TILSKOT OG OVERFØRINGAR		
Tilskot frå andre statlege verksemdar	196 000	0
Tilskot frå EU	140 000	3 854 717
Sum inntekt frå tilskot og overføringar	336 000	3 854 717
INNTEKT FRÅ GEBYR		
Losavgift	624 206 639	768 861 094
Sikkerheitsavgift	83 814 527	86 022 701
Sum inntekt frå gebyr	708 021 166	854 883 795
SALS- OG LEIGEINNTEKTER		
Avgiftspliktig sal av varer og tenester	4 498 098	5 786 555
Avgiftsfritt sal av varer og tenester	6 993 443	6 483 129
Sal av fiskerihammer	7 980 691	25 828 897
Leigeinntekter	3 498 472	1 742 977
Sum sals- og leigeinntekter	22 970 705	39 841 558
ANDRE DRIFTSINNTEKTER		
Gevinst ved avgang anleggsmiddel	2 145 900	1 117 988
Andre driftsinntekter	15 000	63 600
Sum andre driftsinntekter	2 160 900	1 181 588
SUM DRIFTSINNTEKTER	2 428 003 843	2 412 689 404

NOTE 2 LØNSKOSTNADAR

	31.12.2020	31.12.2019
Løn	740 635 593	778 288 738
Feriepengar	90 402 457	95 643 421
Arbeidsgivaravgift	104 333 912	105 702 660
Pensjonskostnader*	87 037 397	76 991 659
Løn balanseført ved eigenutvikling av anleggsmiddel (-)**	-4 250 439	-4 284 494
Sjukepengar og andre refusjonar (-)	-32 419 583	-25 046 446
Andre ytingar	11 732 856	11 745 439
Sum lønskostnader	997 472 193	1 039 040 977
Talet på utførte årsverk***	1001	1 052
Tal årsverk	953	970
Tal tilsette	960	976

* Pensjonar blir kostnadsførte i resultatrekneskapskapen basert på faktisk påløpt premie for rekneskapsåret. Premiesats for 2020 er 14,4 % for lostilsette og 14 % elles tilsette. Premiesatsen for 2019 for lostilsette og andre tilsette var hhv. 14,3 % og 14 %
 ** Inneheld løn og sosiale kostnader (feriepengar, arbeidsgivaravgift og pensjonskostnader).
 *** Talet på utførte årsverk er utrekna etter definisjon i PM-2019-13 og SRS 25 Ytingar til ansatte.

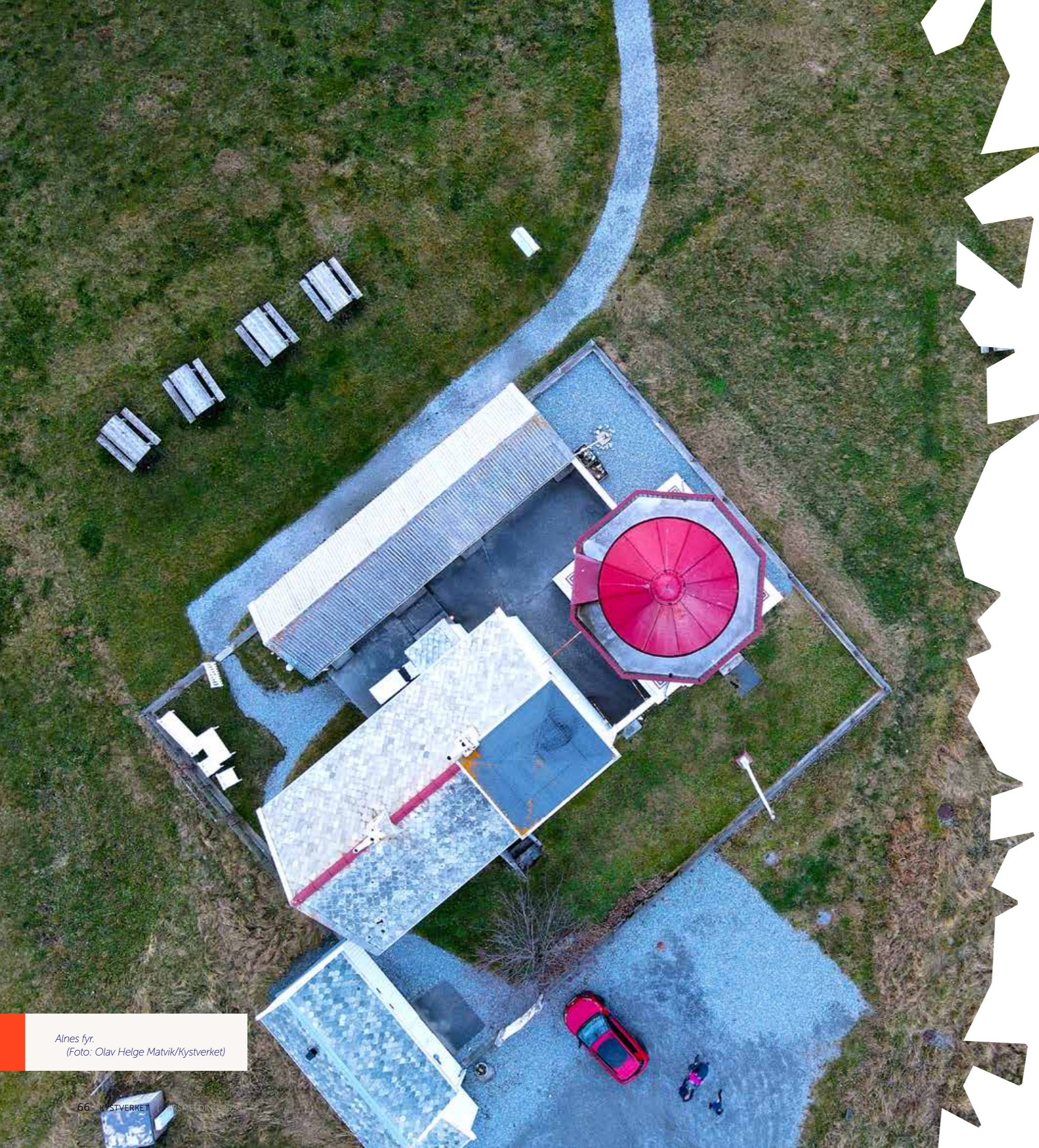
NOTE 3 IMMATERIELLE EIGEDELAR

	PROGRAMVARE OG LIKNANDE RETTAR	SUM
Anskaffingskost 01.01.	247 849 848	247 849 848
Tilgang i året	151 470	151 470
Avgang anskaffingskost i året (-)	-78 262 176	-78 262 176
Frå immaterielle eigedelar under utføring til anna gruppe i året	6 370 273	6 370 273
Anskaffingskost	176 109 415	176 109 415
Akkumulerte nedskrivningar 01.01.	0	0
Nedskrivningar i året	0	0
Akkumulerte avskrivningar 01.01.	140 203 239	140 203 239
Ordinære avskrivningar i året	33 379 464	33 379 464
Akkumulerte avskrivningar avgang i året (-)	-78 262 176	-78 262 176
Avvik avskrivningar, sjå epost frå DFØ	-31 828	-31 828
Balanseført verdi 31.12.2020	80 820 717	80 820 717

NOTE 4 VARIGE DRIFTSMIDDEL

	TOMTER	BYGNINGAR OG ANNA FAST EIGEDOM	MASKINER OG TRANSPORT- MIDDEL	DRIFTS- LAUSØYRE, INVENTAR, VERKTØY O.L.	ANLEGG UNDER UTFØRING	SUM
Anskaffingskost 01.01.	203 700	693 910 233	1 355 906 574	213 625 299	178 696 733	2 442 342 539
Tilgang i året	0	0	1 461 806	3 939 151	307 624 460	313 025 418
Avgang anskaffingskost i året (-)	0	-212 832 642	-24 933 988	-64 754 539	0	-302 521 169
Tilbakeført avsetning desember 2018					-1 263 536	-1 263 536
Frå anlegg under utføring til anna gruppe i året	0	6 017 751	38 325 862	21 600 744	-72 314 630	-6 370 274
Anskaffingskost	203 700	487 095 342	1 370 760 254	174 410 655	412 743 027	2 445 212 978
Akkumulerte nedskrivningar 01.01.	0	0	0	0	0	0
Nedskrivningar i året	0	0	0	0	0	0
Akkumulerte avskrivningar 01.01.	0	362 303 819	588 037 409	103 437 943	0	1 053 779 172
Ordinære avskrivningar i året	0	38 414 828	83 040 338	25 498 180	0	146 953 346
Akkumulerte avskrivningar avgang i året (-)	0	-212 832 642	-24 686 169	-64 778 347	0	-302 297 157
Avvik avskrivningar, sjå epost frå DFØ	0	-6 155	0	0	0	-6 155
Balanseført verdi 31.12.2020	203 700	299 215 492	724 368 675	110 252 878	412 743 027	1 546 783 772

AVSKRIVINGSSATSAR (LEVETIDER)	INGEN AVSKRIVING	10-60 ÅR DEKOMPONERT LINE/ERT	3-15 ÅR LINE/ERT	3-15 ÅR LINE/ERT	INGEN AVSKRIVING	
Avhending av varige driftsmiddel i året						
Salssum ved avgang anleggsmidler	0	0	2 145 900	0	0	2 145 900
- Bokført verdi avhenda anleggsmiddel	0	0	245 630	0	0	245 630
= Rekneskapsmessig gevinst/tap	0	0	1 900 270	0	0	1 900 270



Alnes fyr.
(Foto: Olav Helge Matvik/Kystverket)

NOTE 5 ANDRE DRIFTSKOSTNADAR

	31.12.2020	31.12.2019
Husleige	58 515 411	56 223 182
Vedlikehald egne bygg og anlegg	23 665 761	13 905 643
Vedlikehald og ombygging av leigde lokale	876 577	798 846
Andre kostnader til drift av eigedom og lokale	24 144 864	24 223 166
Leige maskiner, inventar og liknande	25 624 142	93 780 810
Leige fartøy ifm. slepebåtbereidskap, sjå eigen ressurs 616104 i 2019	0	61 546 283
Mindre utstyrsanskaffingar	134 326 981	125 528 235
Reparasjon og vedlikehald av maskiner, utstyr mv.	51 275 951	53 584 866
Kjøp av konsulenttenester	37 187 335	35 773 706
Kjøp av andre framande tenester	517 449 551	386 986 479
Kjøp av framande tenester knytt til hamn, farleier og navigasjonsinnretningar	232 059 567	258 963 774
Kjøp av framande tenester knytt til beredskap	197 156 794	55 388 986
Reiser og diett	73 895 619	89 878 766
Tap og liknande	5 053 668	-612 488
Andre driftskostnader	305 240 995	351 413 430
Leige tilbringarteneste Buksør og Berging	243 361 934	243 113 643
Bensin, dieseloilje	19 348 927	36 563 469
Sum andre driftskostnader	1 257 256 856	1 231 484 642

TILLEGGSPERFORMASJON OM OPERASJONELLE LEIGEAFTALER	TYPE EIGEDEL					SUM
	GJENVERANDE VARIGHEIT	IMMAT- ERIELLE EIGEDELAR	TOMTER, BYGNINGAR OG ANNAN FAST EIGEDOM	MASKINER OG TRANSPORT- MIDDEL	DRIFTSLAUSØVRE, INVENTAR, VERKTØY OG LIKNANDE	
Varighet inntil 1 år			210 720	0	0	210 720
Varighet 1–5 år		5 728 348	11 833 372	3 449 364	465 256	21 476 340
Varighet over 5 år			47 977 852	0	5 497 534	56 709 487
Kostnadsført leigebetaling for perioden		5 728 348	60 021 944	3 449 364	5 962 790	78 396 547

Det er gjort ei vurdering av vesentlegheit knytt til kva leigeavtaler som skal framgå i tabellen som tilleggsinformasjon om operasjonelle leigeavtaler. Det er kun leigeavtaler med kostnadsført leigebeløp som overstig kr 50 000 (eks. mva) som framkjern av tabellen. Kostnadsført leige knytt til immaterielle eigedelar gjeld hovudsakleg leige av datasystem/lisensar/støttesystem og bruksrett. Kystverket har husleigeavtaler med varighet inntil eitt år, mellom eitt og 5 år og over 5 år. Bokført kostnad knytt til vesentlege leigeavtaler utgjer kr 60 mill i 2020. Leigeavtaler maskiner og transportmiddel gjeld i all hovudsak leige av kjøretøy, medan leige av infrastruktureigedelar hovudsakleg gjeld linjeleige AIS basestasjonar. Kostnadsført leige av multifunksjonsskrivarar og leige av server utgjer kr 5,9 mill i 2020.

NOTE 6 FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADAR

	31.12.2020	31.12.2019
FINANSINNTEKTER		
Renteinntekter	7 523 152	36 368 177
Valutagevinst (agio)	198 691	90 494
Anna finansinntekt	0	70 000
Sum finansinntekter	7 721 843	36 528 671
FINANSKOSTNADAR		
Rentekostnad	71 983	37 296
Valutatap (disagio)	169 213	48 998
Anna finanskostnad	148	177
Sum finanskostnader	241 344	86 471

NOTE 7

SAMANHENG MELLOM AVREKNA MED STATSKASSA OG MELLOMVERE MED STATSKASSA (BRUTTOBUDSJETTERTE VERKSEMDER)

A) FORKLARING TIL AT RESULTATET I PERIODEN IKKJE ER LIK ENDRING I AVREKNA MED STATSKASSA I BALANSEN (KONGRUENSAVVIK)

	31.12.2020	31.12.2019	ENDRING*
AVREKNA MED STATSKASSA I BALANSEN	1 182 454 279	1 059 039 166	123 415 113
Bakgrunnen for at resultatet i perioden ikkje er lik endring i avrekna med statskassa i balansen for bruttobudsjetterte verksemder er at konsernkontoaane i Norges Bank inngår som ein del av avrekna med statskassa i balansen. I tillegg blir det tatt hensyn til enkelte transaksjonar som ikkje er knytt til drifta av verksemda og transaksjonar som ikkje medfører ut- eller innbetaling. Nedanfor viser dei ulike postene som er grunnen til at endring i avrekna med statskassa i balansen ikkje er lik balansens resultat.			
ENDRING I AVREKNA MED STATSKASSA			
KONSERNKONTOAR I NORGES BANK			
- Konsernkonto utbetaling			-2 909 603 951
+ Konsernkonto innbetaling			825 725 954
<i>Netto trekk konsernkonto</i>			-2 083 877 997
INNBETALINGAR OG UTBETALINGAR SOM IKKJE INNGÅR I DRIFTA AV VERKSEMDA (ER GJENNOMSTRØYINGSPOSTAR)			
- Innbetaling innkrevjingsverksemd og andre overføringar			-233 986
+ Utbetaling tilskotsforvaltning og andre overføringar			147 628 067
BOKFØRINGAR SOM IKKJE GÅR OVER BANKKONTO, MEN DIREKTE MOT AVREKNING MED STATSKASSA			
+ Inntektsført frå løyving (underkonto 1991)			1 694 515 073
- Gruppeliv/arbeidsgivaravgift (underkonto 1985 og 1986)			-106 224 576
+ Nettoordning, statleg betalt merverdiavgift (underkonto 1987)			224 778 306
ANDRE AVSTEMMINGSPOSTAR			
Spesifikasjon av andre avstemmingspostar			0
FORSKJELL MELLOM RESULTATFØRT OG NETTO TREKK PÅ KONSERNKONTO			-123 415 113
Resultat av aktivitetar i perioden før avrekning med statskassa (konto 1999)			0
Sum endring i avrekna med statskassa*			-123 415 113

* Sum endring i avrekna med statskassa skal stemme med periodens endring ovenfor.

B) FORSKJELLEN MELLOM AVREKNA MED STATSKASSA OG MELLOMVÆRE MED STATSKASSA

	31.12.2020	31.12.2020	FORSKJELL
	SPESIFISERING AV BOKFØRT AVREKNING MED STATSKASSA	SPESIFISERING AV RAPPORTERT MELLOMVÆRE MED STATSKASSA	
IMMATERIELLE EIGEDLAR, VARIGE DRIFTSMIDDEL OG FINANSIERING AV DESSE			
Immaterielle eigedelar	80 820 717	0	80 820 717
Varige driftsmidler	1 546 783 772	0	1 546 783 772
<i>Sum</i>	<i>1 627 604 489</i>	<i>0</i>	<i>1 627 604 489</i>
FINANSIELLE ANLEGGSMIDDEL			
Investeringar i aksjar og andelar	14 000	0	14 000
Andre fordringar	42 750	0	42 750
<i>Sum</i>	<i>56 750</i>	<i>0</i>	<i>56 750</i>
OMLØPSMIDDEL			
Behaldningar av driftsmateriell	52 614 524	0	52 614 524
Kundefordringar	76 392 421	0	76 392 421
Andre fordringar	15 546 586	1 737 461	13 809 126
Bankinnskot, kontantar og liknande	24 073	24 073	0
<i>Sum</i>	<i>144 577 604</i>	<i>1 761 534</i>	<i>142 816 070</i>
LANGSIKTIGE FORPLIKTINGAR OG GJELD			
Anna langsiktig gjeld	-130 000 000	-130 000 000	0
<i>Sum</i>	<i>-130 000 000</i>	<i>-130 000 000</i>	<i>0</i>
KORTSIKTIG GJELD			
Leverandørgjeld	-76 912 763	0	-76 912 763
Skuldig skattetrekk og andre trekk	-36 582 456	-37 561 611	979 155
Skuldige offentlege avgifter	-12 531 687	-532 331	-11 999 356
Avsette feriepengar	-89 295 212	0	-89 295 212
Mottatt forskotsbetaling	-18 731 344	0	-18 731 344
Anna kortsiktig gjeld	-46 258 270	-15 353 661	-30 904 610
Gjeld knytt til tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten	-179 472 831	0	-179 472 831
<i>Sum</i>	<i>-459 784 564</i>	<i>-53 447 603</i>	<i>-406 336 962</i>
Sum	1 182 454 279	-181 686 069	1 364 140 348

Mellomvære med statskassa er sett saman av kortsiktige fordringar og gjeld som etter økonomiregelverket er rapportert til statsrekneskapen (S-rapport). Avrekna med statskassa syner finansieringa av verksemda sine netto eigedelar og gjeld.

NOTE 8

INNKREVJINGSVERKSEMD OG ANDRE OVERFØRINGAR TIL STATEN

AVGIFTER OG GEBYR DIREKTE TIL STATSKASSA	31.12.2020	31.12.2019
Refusjonsinntekt - statleg aksjon mot akutt forureining "Full City"	0	839 897
Refusjonsinntekt - statleg aksjon mot akutt forureining "Server"	0	23 714 531
Refusjonsinntekt - statleg aksjon mot akutt forureining "Helge Ingstad"	0	58 450 710
Andre refusjonsinntekter	233 986	0
Sum avgifter og gebyr direkte til statskassa	233 986	83 005 138

Innkrevjingsverksemda vert presentert etter same prinsipp som dei er bokført, og er vist som ein resultatnøytral gjennomstrøymingspost i resultatrekneskapen.

NOTE 9

TILSKOTSFORVALTNING OG ANDRE OVERFØRINGAR FRÅ STATEN

	31.12.2020	31.12.2019
Tilskot til fiskerihamner - post 60	-3 091 171	50 657 444
Tilskot til hamnesamarbeid - post 71	8 643 325	7 042 267
Tilskot for overføring av gods frå veg til sjø - post 72	71 858 445	-12 497 494
Tilskot effektive og miljøvennlige hamner - post 73	59 717 468	41 279 899
Tilskot til etatsmuseum - post 74	10 500 000	10 400 000
Sum tilskot til andre	147 628 067	96 882 116

Tilskotsforvaltning er presentert etter dei same prinsippa som dei er bokført, og er vist som ein resultatnøytral gjennomstrøymingspost i resultatrekneskapen.

GJELD VEDRØRANDE TILSKOTSFORVALTNING OG ANDRE OVERFØRINGAR FRÅ STATEN	31.12.2020	31.12.2019
Tilskot til fiskerihamner - post 60	16 260 479	50 025 962
Tilskot til hamnesamarbeid - post 71	0	0
Tilskot for overføring av gods frå veg til sjø - post 72	127 325 851	74 248 242
Tilskot effektive og miljøvennlige hamner - post 73	35 886 501	10 506 260
Tilskot til etatsmuseum - post 74	0	0
Opne postar på 2400 som gjeld tilskot - motpost 2406	0	-1 900 000
Sum gjeld tilskot til andre	179 472 831	132 880 464

NOTE 10

INVESTERINGAR I AKSJAR OG ANDELAR

	ERVERVS-DATO	TAL AKSJAR	EIGARDEL	STEMME-DEL	ÅRETS RESULTAT I SELSKAPET *	BALANSEFØRT EIGENKAPITAL I SELSKAPET *	BALANSEFØRT VERDI KAPITAL-REKNESKAP	BALANSEFØRT VERDI VERKSEMD-REKNESKAP
Aksjar								
Framsenteret AS	12.02.2013	14	11,5 %	11,5 %	555 543	2 873 525	14 000	14 000
Balanseført verdi 31.12.2020							14 000	14 000

* Sist avlagte årsrekneskap per 31.12.2019

NOTE 11

BEHALDNING AV DRIFTSMATERIELL

	31.12.2020	31.12.2019
ANSKAFFINGSKOST		
Driftsmateriell forsyningseininga - reiarlaget	42 398 714	41 242 607
Navigasjonsutstyr - besøkssenter Alnes fyr	85 000	85 000
Driftsmateriell fartøy - reiarlaget	10 130 810	5 394 790
Sum anskaffingskost	52 614 524	46 722 397

Det er gjort ei vurdering av ukurans av driftsmateriell på fartøy og forsyningseenheten, og det er ingen varer som er vurdert som ukurante per 31.12.2020.

NOTE 12

KUNDEFORDRINGAR

	31.12.2020	31.12.2019
Kundefordringar til pålydande	79 409 972	83 692 006
Avsett til venta tap (-)	-3 017 551	-403 133
Sum kundefordringar	76 392 421	83 288 873

NOTE 13

OPPTENTE, IKKJE FAKTURERTE INNTEKTER / MOTTATT FORSKOTSBETALING

OPPTENTE, IKKJE FAKTURERTE INNTEKTER (FORDRING)	31.12.2020	31.12.2019
Andre inntektsperiodiseringar	0	0
Sum opptente, ikkje fakturerte inntekter	0	0

MOTTATT FORSKOTSBETALING (GJELD)	31.12.2020	31.12.2019
Losavgift, årsavgift	15 326 713	14 339 492
Sikkerheitsavgift, årsavgift	3 404 631	4 007 888
Sum mottatt forskotsbetaling	18 731 344	18 347 380

NOTE 14

ANDRE KORTSIKTIGE FORDRINGAR

	31.12.2020	31.12.2019
Forskotsbetalt løn	18 000	469 298
Reiseforskot	81 017	55 832
Personallån	354 467	359 196
Andre fordringar på tilsette	802 500	0
Forskotsbetalt husleige (inkl. straum og andre kostnader lokale)	3 555 000	7 340 000
Forskotsbetalt tilbringarteneste BB	3 605 000	21 912 000
Andre forskotsbetalte kostnader	2 949 418	2 285 000
Andre fordringar	4 181 184	3 081 360
Sum andre kortsiktige fordringar	15 546 586	35 502 687



Frå ei tidlegare oljevernøving.
(Foto: Jan-Morten Bjørnbakk / NTB scanpix)

NOTE 15 BANKINNSKOT, KONTANTAR OG LIKNANDE

	31.12.2020	31.12.2019
Kontantbeholdningar	24 073	59 535
Sum bankinnskot, kontantar og liknande	24 073	59 535

NOTE 17 VAREKOSTNAD

	31.12.2020	31.12.2019
Innkjøp av driftsmateriell	119 936	375 823
Frakt, toll og spedisjon	56 917	331 372
Sum varekostnad	176 853	707 196

NOTE 19 ANDRE LANGSIKTIGE FORDRINGAR

	31.12.2020	31.12.2019
Depositum (leilighet Trondheim og GTravel)	42 750	42 750
Fordringar på tilsette	0	2
Ståande reiseforskot – statslosar*	0	849 400
Sum andre langsiktige fordringar	42 750	892 152

* Ståande reiseforskot til statslosar er omklassifisert til kortsiktige fordringar i 2020.

NOTE 16 ANNA KORTSIKTIG GJELD

	31.12.2020	31.12.2019
Skuldig løn	-100 939	0
Anna gjeld til tilsette (avsetting fleksitid, over- og reisetid til avspasering, feriedagar etc.)	24 095 155	22 829 444
Avsett kostnader, flyovervaking	1 800 000	1 452 000
Avsett kostnader diverse sluttoppgjør	15 548 598	18 344 279
A-konto innbetalningar knytt til beredskap	0	6 696 719
Anna kortsiktig gjeld	4 915 457	7 707 671
Sum anna kortsiktig gjeld	46 258 270	57 030 113

NOTE 18 ANNA LANGSIKTIG GJELD

	31.12.2020	31.12.2019
Førebels oppgjør "Server" (Assuranceforeningen)	130 000 000	130 000 000
Sum anna langsiktig gjeld	130 000 000	130 000 000

A-konto innbetalningar/førebels oppgjør frå forsikringsselskap knytt til oljevernaksjonar. Innbetalningar inntektsførast på det tidspunkt rettsprossar er avslutta og endeleg oppgjør kan stadfestast.

NOTE 20

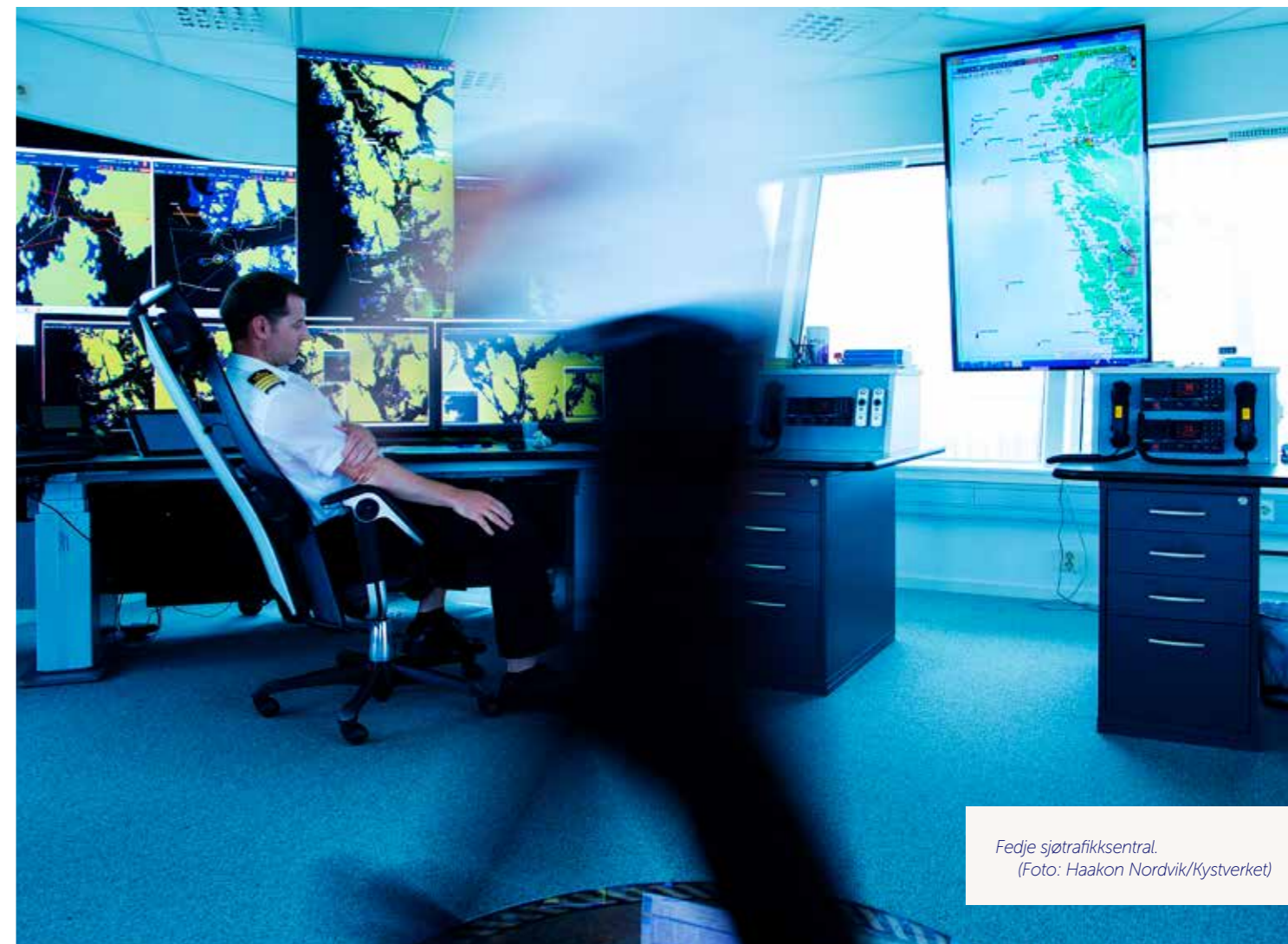
RESULTATSPESIFIKASJON FOR OPPDRAGA NAVIGASJONSINSTALLASJONAR, LOS OG TRAFIKKSENTRALAR

Resultatrekneskapa syner samla inntekter og kostnader for oppdraga som er nemnde. Inntektene kan delast i to hovudgrupper, sal til eksterne kundar, og sal til andre resultatområde i Kystverket. Kostnadane gir eit samla bilete over påløpte kostnader for oppdraga. Andel av inntekt frå løyving skal dekke driftskostnader.

Interne transaksjonar mellom dei tre oppdragsseiningane og andre resultatområde i Kystverket er ikkje eliminert ved presentasjon av resultatrekneskapan for navigasjonsinstallasjonar, los og trafikkentralar.

OPPDRAG 1.3 NAVIGASJONSINSTALLASJONAR	REKNESKAP 2020 A	BUDSJETT 2020 B	AVVIK C=B-A	AVVIK% (C/B)*100	% FORBRUK AV BUDSJETT
Andel av bokført inntekt frå løyving	-456 089 769	-	456 089 769		
Sal og leigeinntekter	-1 154 290	-507 000	647 290		228 %
Gevinst v/sal av AM	0	-	-		
Andre driftsinntekter	0	-	-		
Sum inntekter	-457 244 060	-507 000	456 737 060		
Lønskostnader	36 728 917	36 489 222	-239 695	-1%	101%
Avskrivningar	2 207 297	2 153 425	-53 872	-3%	103%
Andre driftskostnader	419 149 500	447 118 828	27 969 328	6%	94%
Sum driftskostnader	458 085 714	485 761 476	27 675 761	6%	94%
Finansinntekter	-841 884	-	841 884		
Finanskostnader	229	-	-229		
Sum finans	-841 655	-	841 655		
Resultat	0	485 254 476	485 254 476		

OPPDRAG 2.1 LOS	REKNESKAP 2020 A	BUDSJETT 2020 B	AVVIK C=B-A	AVVIK% (C/B)*100	% FORBRUK AV BUDSJETT
Andel av bokført inntekt frå løyving	-182 251 567	-	182 251 567		
Losavgiftinntekter	-624 206 639	-638 877 384	-14 670 745	2%	98%
Sal og leigeinntekter	-629 871	-204 316	425 555	-208%	308%
Inntekt frå tilskot	-196 000	-	196 000		
Sum inntekter	-807 284 078	-639 081 700	168 202 378	-26%	126%
Lønskostnader	441 649 614	466 191 395	24 541 781	5%	95%
Avskrivningar	6 987 794	2 125 796	-4 861 998	-229%	329%
Andre driftskostnader	358 964 983	364 841 900	5 876 917	2%	98%
Sum driftskostnader	807 602 392	833 159 091	25 556 699	3%	97%
Finansinntekter	-424 250	-	424 250		
Finanskostnader	105 936	-	-105 936		
Sum finans	-318 314	-	318 314		
Resultat	0	194 077 391	194 077 391		



Fedje sjøtrafikkentral.
(Foto: Haakon Nordvik/Kystverket)

OPPDRAG 2.2 TRAFIKKSENTRALAR (EKS. VARDØ VTS)	REKNESKAP 2020 A	BUDSJETT 2020 B	AVVIK C=B-A	AVVIK% (C/B)*100	% FORBRUK AV BUDSJETT
Andel av bokført inntekt frå løyving	-53 961 873	-	53 961 873		
Sikkerheitsavgiftinntekter	-83 814 527	-77 702 323	6 112 204	1%	108%
Sal og leigeinntekter	-56 995	-	56 995		
Sum inntekter	-137 833 395	-77 702 323	60 131 072	-77%	177%
Lønskostnader	80 991 067	80 095 401	-895 666	-1%	101%
Avskrivningar	32 664 721	26 117 100	-6 547 621	-25%	125%
Andre driftskostnader	24 181 859	20 253 419	-3 928 439	-19%	119%
Sum driftskostnader	137 837 646	126 465 920	-11 371 726	-9%	109%
Finansinntekter	-15 979	-	15 979		
Finanskostnader	11 727	-	-11 727		
Sum finans	-4 252	-	4 252	0	
Resultat	0	48 763 597	48 763 597		

VEDLEGG 1

OVERSIKT OVER PROSJEKT INNAN FARLEISTILTAK I 2020

Farleistiltak (tal i millionar kroner)

A: FARLEISTILTAK	INTERN PROSJEKT-KALKYLE PER 01.01.20	ENDRING I KALKYLE	KALKYLE PER 31.12.20	FULL-FØRINGS-GRAD I %	STATUS FRAMDRIFT	STATUS ØKONOMI	STATUS
Innsegling Grenland	99	-9	90	5%	Prosjektet omfattar utdjuving og merking av farleia gjennom Kalventøpet og Gamle Langesund. Kontrakt med entreprenør er inngått. Prosjektet startar opp januar 2021, og er planlagt avslutta i løpet av året.	Prosjektoptimalisering og lågare tilbod har ført til at kalkylen er redusert med 9 mill. kr. i 2020.	Gult grunna forsinka igangsetting
Innsegling Leirpollen	131	0	131	13%	Prosjektet omfattar utdjuving av innseglinga til Leirpollen. Tiltaket ligg i eit område med fleire verneområde og med faktorar som gjer prosjektet si gjennomføring utfordrande. Stor usikkerheit knytt til vidare framdrift grunna stort tall på motsegner og merknadar til prosjektet.	Etter plan.	Raudt grunna usikker framdrift
Innsegling Farsund	46	0	46	78%	Prosjektet omfattar utdjuving og merking av innseglinga til Farsund. Prosjektet er satt i gang og vil vere ferdig i løpet av 2021 (noko forsinka på grunn av pandemien).	Etter plan.	
Innsegling Bodo	175	0	175	80%	Prosjektet omfattar utdjuving og nymerking. Prosjektet er satt i gang og vil vere ferdig i 2021.	Betydeleg kostnadsauke grunna kollaps på ei spuntdeponicelle. Ansvarsforholdet er ikkje avklart. Det kan bli ytterlegare kostnadsauke og kalkyla er ikkje oppjustert for dette.	Raudt grunna usikkerheit knytt til moglege kostnadsauke
Gjennomsegling Hjertøysundet	31	7	38	89%	Prosjektet omfattar utdjuving og merking av farleia gjennom Hjertøysundet, og er avslutta. Permanent merking i leia vil bli gjort i 2021. Tiltaket gir kortare seglingsdistanse og -tid for ferga mellom Molde og Sekken.	Kostnadane vart høgare enn føresett på grunn av høge tilbod.	Gult grunna auka kostnadar
Innsegling Ålesund Aspevågen	59	-7	51	100%	Prosjektet omfattar utdjuving og merking av innseglinga til Aspevågen. Prosjektet vart avslutta i 2020.		
Innsegling Vannavalen	35	0	35	100%	Prosjektet omfattar utdjuving og merking av innseglinga til Vannavalen, og er avslutta. Prosjektet vart forsinka grunna manglande konkurranse.	Betydeleg kostnadsauke.	Gult grunna auka kostnadar
SUM	575	-9	566	57%			

VEDLEGG 2

OVERSIKT OVER PROSJEKT INNAN FISKERIHAMNER I 2020

Fiskerihamntiltak (tal i millionar kroner)

B: FISKERI-HAMNETILTAK	INTERN PROSJEKT-KALKYLE PER 01.01.20	ENDRING I KALKYLE	KALKYLE PER 31.12.20	FULL-FØRINGS-GRAD I %	STATUS FRAMDRIFT	STATUS ØKONOMI	STATUS
Breivikbotn	31	0	31	79%	Prosjektet omfattar utdjuving av innseglinga til hamna og etablering av eit nytt hamneareal. Betydelege forsinka grunna manglande leveranseevne frå entreprenør. Prosjektet skal etter plan avsluttast i 2021.	Etter plan.	Raudt grunna betydeleg forsinka i framdrift
Gjerdsvika	71	-4	68	100%	Prosjektet omfattar utdjuving av innseglinga til hamna og etablering av to nye strandkantdeponi som skal brukast som næringsområder. Prosjektet er avslutta.	I samband med slutttoppgjeret i 2020 vart kostnadane redusert med 4 mill. kr.	
SUM	102	-4	98	93%			



KYSTVERKET