



KYSTVERKET

Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Postboks 8112 Dep
0032 OSLO

Deres ref.:
20/6731-1

Vår ref
2021/106-6

Arkiv nr

Saksbehandler
Paul Gustav Nyland

Dato
17.03.2021

Høring - NOU 2020:15 NOU 2020:15 Det handler om Norge - Bærekraft i hele landet - Utredning om konsekvenser av demografiutfordringer i distriktene - Innspill fra Kystverket

Kystverket viser til brev av 18.12.20 fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet hvor distriktsdemografiutvalget sin rapport, se over, ble sendt på høring. Utvalget skulle utrede konsekvensene av demografiutfordringer i distriktene for statlig, kommunal og privat sektor, og komme med forslag til mulige løsninger. Formålet med utvalget var blant annet å få mer kunnskap om hvordan utviklingen mot økt andel eldre og færre yrkesaktive vil påvirke de mindre sentrale områdene i landet.

Kystverket har sendt høringen bredt ut i egen organisasjon, og deler våre innspill inn i følgende tema:

1. Ny teknologi, næringsstruktur og klimatilpasning
2. Transportinfrastruktur
3. Hjemmekontor – virkemiddel for et desentralisert bosettings- og sysselsettingsmønster

1. Ny teknologi, næringsstruktur og klimatilpasning

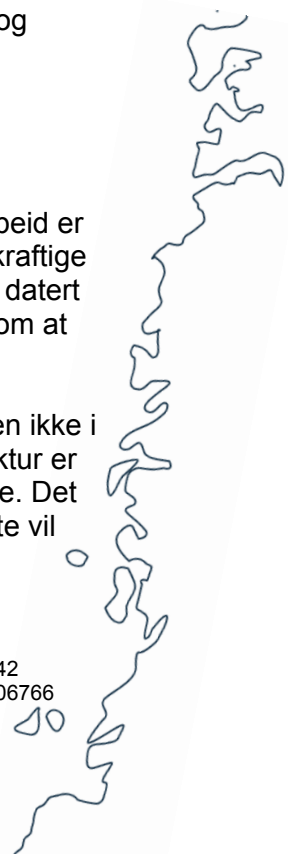
Kystverket vil innledningsvis bemerke at distriktsdemografiutvalget sitt utredningsarbeid er blitt gjort parallelt med NOU 2020: 12 Næringslivets betydning for levende og bærekraftige lokalsamfunn (Distriktnæringsutvalget), som Kystverket ga høringsuttalelse til i brev datert 13.1.21, se vedlegg. De to utredningene vil naturlig ses i sammenheng, og det bes om at også Kystverkets uttalelse til de to utredningene ses i sammenheng.

Kystverket vil peke på at rapporten omtaler bruk av ny teknologi i helsesektoren, men ikke i en næringslivkontekst eller i omtalen av samfunnsutviklingen generelt. Næringsstruktur er omtalt, men i liten grad vektlagt som et virkemiddel for å sikre utviklingen i distriktene. Det uttales at tilgang til bredbånd er en viktig forutsetning innen helsesektoren, men dette vil

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847
E-post: post@kystverket.no
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242
Bankgiro: 7694 05 06766



etter vår oppfatning også være en viktig forutsetning for all næringsaktivitet og samhandling mellom ulike aktører (private, offentlige, frivillige) i en kommune/region. Tilgang på bredbånd vil også være en viktig premisse for etablering av statlige arbeidsplasser i distriktene, se punkt 3.

Kystverket vil videre peke på at det ikke er gjort rede for konsekvenser som følge av klimaendringer. Mange distriktkommuner vil i fremtiden få økte konsekvenser av pågående klimaendringer – noe som kan medføre økte kommunale kostnader. Risiko for skred og økt behov for vedlikehold av infrastruktur vil påvirke kommunens fremtidige utgifter.

Avslutningsvis kommenteres det at det ikke er gjort vurderinger av forholdet til andre samfunns mål enn helse og utdanning. Distriktkommuner må i fremtiden forholde seg til mange ulike samfunns mål - for eksempel krav om reduksjon av klimagassutslipp.

2. Transportinfrastruktur

I utvalgets utredning kommer betydningen av god transportinfrastruktur for distriktene godt frem. Det gis gode beskrivelser av hvordan transportinfrastruktur i alminnelighet binder sammen bolig- og arbeidsmarkeder. Sjøtransport av gods omtales imidlertid ikke særskilt. I utredningen vises det til Nasjonal transportplan (NTP), og det gis en beskrivelse av de rammene denne setter for bygging av infrastruktur. De transportpolitiske hovedutfordringene i distriktene kan i stor grad sammenfattes til avstandsulemper i tid og pris. Transportpolitikkenes hovedoppgave i distriktpolitisk sammenheng er i stor grad innrettet mot å redusere avstandsulemper gjennom effektive transportkorridorer og intermodale knutepunkt.

Kystverket viser til at prioriteringene i NTP-sammenheng er preget av å styrke effektiviteten i utvalgte transportkorridorer, og godskonsentrasjon for å utnytte stordriftsfordeler. Den interesse- eller målkonflikten som ligger i dette hensynet, sammenholdt med de distriktpolitiske målene om et tilgjengelig, spesialisert og differensiert transporttilbud for hele landet, kunne med fordel kommet frem i utredningen.

Vi vil i tilknytning til dette særlig fremheve at den geografiske og befolkningsmessige strukturen gjør at sjøvegen og annen kysttransport er et viktig grunnlag for næringsliv og befolkning langs hele kysten. Dette gjelder både som alternativ og supplement til andre transportformer, både i utenriks- og innenlandstrafikken.

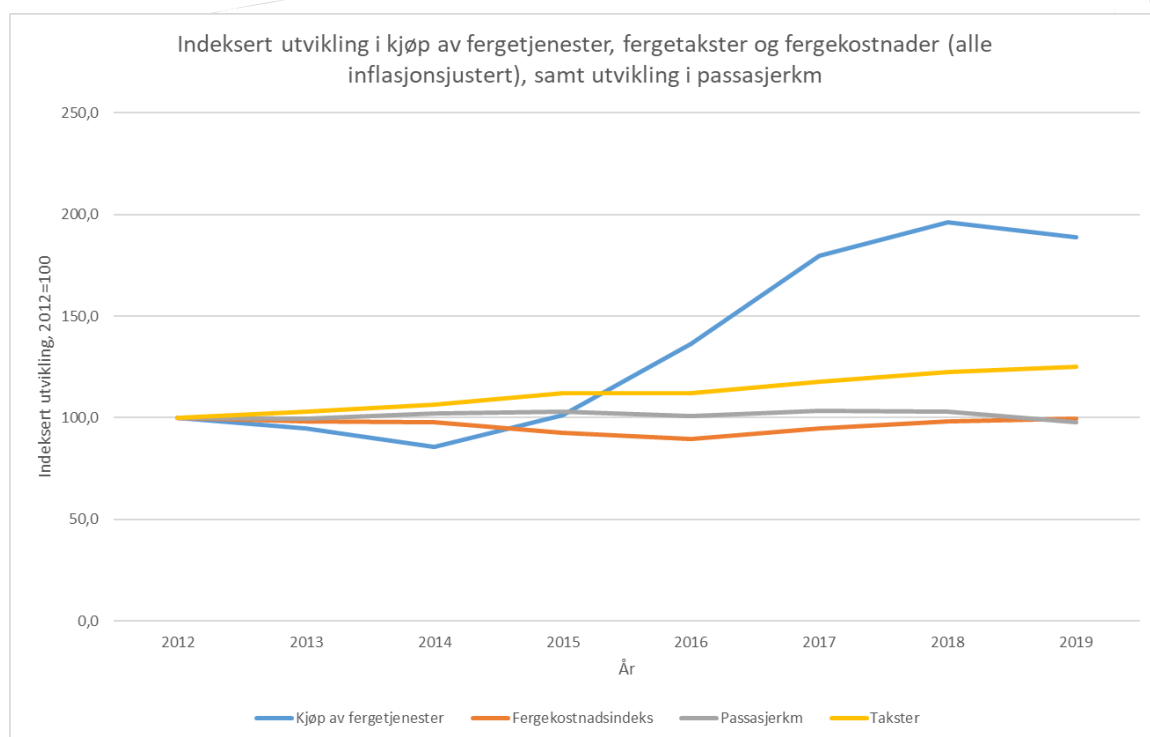
- **Innspill til kap. 9 i rapporten – Infrastruktur knytter distriktene sammen**

På side 170, 2. spalte i rapporten står det at:

«Stortingets vedtak om null- og lavutslipp på alle ferge- og hurtigbåtanbud har, sammen med økt rutehyppighet, flere fartøyer, økte drivstoffpriser og økte lønninger, økt kostnadene til fergedrift. I en del fylker har dette ført til at fylkeskommunene har valgt å sette opp takstene betydelig».

Basert på data fra Statistisk sentralbyrå (SSB) finner ikke Kystverket at kostnadssiden til fergereederiene har utvist de mest fremtredende utviklingstrekkene de siste årene (2012-2019). SSBs kostnadsindeks for ferger viser en helt flat utvikling fra 2012 (SSB tabell 11585), og passasjergrunnlaget er også omtrent uendret (SSB tabell 03982). Takstene har økt jevnt i perioden, og fra 2016 i takt med kostnadsutviklingen (SSB tabell 03014). Derimot

har statens utgifter til kjøp av riksveiferjetjenester økt betydelig (data fra statsregnskapet¹). Disse ulike indeksene er inflasjonsjustert av oss og samlet i figuren nedenfor.



Kystverket har ikke analysert hvorvidt ressursallokeringen i fergemarkedet er samfunnsøkonomisk effektiv, men vi merker oss at flere fergereidier er attraktive oppkjøpskandidater for investeringsfond, noe som er ganske unikt i norsk transportsammenheng.

- **Betydningen av en desentralisert havnestruktur**

Kystverket vil benytte anledningen til å peke på den betydningen som en desentralisert havnestruktur, og et godt utbygd lokalt farledsnett har for distriktene langs hele kysten.

Havnestrukturen i Norge består av omlag 3193 ulike anløpspunkter/kaier langs Norskekysten i tillegg til ca. 130 trafikkhavner, som i all hovedsak er eid av kommunene. Av nevnte anløpspunkt var:

- 61 kaianlegg innenfor de «konvensjonelle» stamnett-terminalene (sjø-land)
- 13 kaianlegg ved de 4 stamnett-terminalene som er olje- og gassrelatert (sjø-sjø)
- 3 119 øvrige private og offentlige terminaler og kaianlegg

Anløpsmønsteret til godskipene langs kysten er således svært fragmentert, med en fordeling av anløpt tonnasje til de tre ovenstående terminal-/kai kategoriene som viste at

¹ <https://statsregnskapet.dfo.no/inntekter-og-utgifter/formal/21-innenlands-transport/2130-veiformaal/001320-statens-vegvesen/00132072-kjop-av-riksveiferjetjenester>

9% gikk til stamnett-terminalene (unntatt olje- og gassterminalene), mens 81% av anløpt tonnasje gikk til private kaier og offentlige terminaler utenom stamnett-terminalene.

Private terminaler og kaianlegg er derfor en svært viktig del av transportinfrastrukturen i distriktene. Kystverket har bidratt til havneinfrastruktur for fiskerisektoren gjennom utbygging og tilskudd til kommunale fiskeriltak.

Analyser gjort av Kystverket viser at det er et betydelig, og økende, behov for å opprettholde anløpslokasjoner nærmest mulig transportkjøper. Det er viktig at sjøtransportens konkurranseevne styrkes ved at havnene utvikler seg til effektive, intermodale knutepunkter. Men det er også viktig å sikre tilgjengelighet gjennom opprettholdelse av et spredt mønster av desentraliserte anløpspunkter. Kystverket vil fremheve at det siste hensynet her er spesielt viktig for å bidra til å opprettholde og videreutvikle tilgjengeligheten til sjøtransporttilbudet i distriktene.

Med regionreformen har regionene/fylkeskommunene fått en særlig oppgave i å utforme lokale og regionale utviklingsstrategier, for å sikre grunnlaget for næringsutvikling og befolkningsgrunnlag. En bevaring og videreutvikling av en desentralisert kai- og havnestruktur vil sikre mulighetene for å utnytte de fortrinn som kystnær beliggenhet gir gjennom et tilgjengelig sjøtransporttilbud. Grunnlaget for dette må videre være et finansieringssystem som støtter opp under lokale og regionale forvaltningsaktører sine muligheter til å ivareta en aktiv utviklerrolle når det gjelder å opprettholde en desentralisert kai- og havnestruktur, og for å videreutvikle tilgjengeligheten til sjøtransporttilbudet for næringsliv og befolkning i distriktene.

3. Hjemmekontor – virkemiddel for et desentralisert bosettings- og sysselsettingsmønster

Kystverket vil med bakgrunn i våre erfaringer med bruken av hjemmekontor i forbindelse med den pågående koronapandemien spille inn at økt bruk av hjemmekontor kan være et egnet distriktpolitisk virkemiddel for å hindre fraflyttingen fra eller øke tilflyttingen til distriktene. I tillegg kan økt bruk av hjemmekontor virke positivt på sysselsettingen i distriktene.

Mange kontorarbeidsplasser egner seg godt til hjemmekontor dersom det er en godt utbygd digital infrastruktur i distriktene. Vår digitale verden har åpnet opp muligheten til å jobbe fra hvor som helst. Det siste året har vi, tragisk nok på grunn av koronapandemien, fått testet det ut i praksis.

Våre erfaringer med hjemmekontor er at den administrative produksjonen har økt. Vi opplever at hjemmekontor og økt fleksibilitet har gitt positive trekk knyttet til arbeidsmoral og produksjon. Mennesket har en stor evne til å tilpasse seg den nye hverdagen, lage nye rutiner til seg og sin familie, klare å stresse ned, og oppdager at det går an å være produktiv på hjemmekontor samtidig som trivsel og fritidsbehovet blir ivaretatt.

Dette viser at for en del av de som jobber foran en dataskjerm, kan en flytte «kontoret» dit en vil, også til distriktene. Alt en trenger er god nettkapasitet, en plass å bo og gode kommunikasjoner hvis en må på en arbeidsreise. Med andre ord er det fullt mulig, dersom forholdene blir lagt til rette for det, at flere som ønsker det kan flytte til og arbeide i distriktet selv om de er ansatt i en virksomhet som er lokalisert i en by. Dette kan være en viktig

faktor for å sikre at folketallet blir stabilisert i distriktene, og kanskje også bidra til økt utflytting fra urbane strøk.

Flere arbeidsgivere legger nå opp til at ansatte kan bruke hjemmekontor, enten på deltid eller heltid. Dette bidrar også til at en enklere kan flytte lengre vekk fra arbeidsstedet. Hjemmekontor er en forholdsvis ny trend, men en trend som er i sterk vekst ettersom arbeidsgivere ser at alt fra produktivitet til hvor fornøyde arbeidstakere er, stiger i henhold til friheten de blir gitt med hjemmekontor. Det viktige for virksomhetene er leveranse fra arbeidstakerne knyttet til arbeidsoppgavene, ikke hvor oppgavene utføres fra.

Med hilsen

Einar Vik Arset
kystdirektør

Sven martin Tønnessen
direktør for transport, havn, farled

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopimottakere:

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Postboks 8010 DEP

0030

OSLO

Vedlegg:

- 1 Innspill til høring - NOU 2020 12 Næringslivets betydning for levende og bærekraftige lokalsamfunn (Distriktnæringsutvalget).



KYSTVERKET

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Deres ref.:
20/2735-2

Vår ref
2021/982-1

Arkiv nr

Saksbehandler
Thorkel Askildsen

Dato
13.01.2021

Innspill til høring - NOU 2020: 12 Næringslivets betydning for levende og bærekraftige lokalsamfunn (Distriktnæringsutvalget).

Samferdselsdepartementet ber om innspill til høring om Kommunal- og moderniseringsdepartementets NOU 2020:12. Forholdet mellom transport og regional utvikling belyses i den aktuelle utredningen i kapittel 6.5.1 Transportinfrastruktur, og dette er det eneste kapitlet der godstransport omtales. Kystverket har derfor fokusert på dette.

Innfallsvinkelen i dette kapitlet synes å være at det nasjonale *transporttilbudet* kan avledes av *infrastrukturtilbudet*, mens andre faktorer som påvirker transportavviklingen – som bransjestruktur, konkurranseforhold og rammevilkår i transportsektoren – ikke belyses. Transportsektoren omtales *per se*, men uten å fremheve den rolle sektoren spiller som en utfører av effektiv vareproduksjon og handel. Dette synes overraskende, da utredningen omhandler *næringslivets* betydning. Kapitlet gir derfor etter vårt syn begrenset innsikt i transportsektorens betydning for å understøtte økt verdiskapning og dermed velferdsvekst i samfunnet.

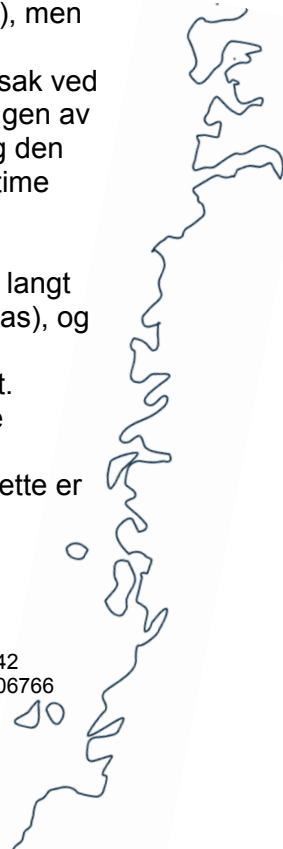
Det fremheves at det årlig gjøres betydelige investeringer i vei og bane. Kystverket vil gjerne poengtere at det også gjøres betydelige investeringer i havner (og lufthavner), men de offentlige havnene er kommunalt eller interkommunalt eiet, og investeringene fremkommer derfor ikke i statsbudsjettet. Havneinvesteringer finansieres i all hovedsak ved brukerbetaling, og belaster derfor ikke offentlige budsjetter. Videre foretas håndteringen av mesteparten av sjøtransportert gods ved private industriaktører, slik at omfanget av og den geografiske strukturen for det offentlige havnetilbudet ikke er dekkende for det maritime transportmønsteret og -tilbudet.

Som det presiseres i utredningen, produseres en stor del av norske eksportvolumer langt fra sentrale strøk. 93% av norsk eksport eksporteres sjøveien (når rørtransport unntas), og det er derfor svært viktig med en desentralisert havnestruktur som muliggjør et kvalitetssterkt og kostnadseffektivt sjøtransporttilbud til vareeksportører i hele landet. Hvis vi forstår figurene 2.13 – 2.15 i kapittel 2.3.1 rett, har distriktskommunene store innslag av primærnæringer, næringsmiddelindustri og annen industriproduksjon (mineralnæringer, som er en stor bruker av sjøtransport, omtales i kapittel 2.3.4). Dette er

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847
E-post: post@kystverket.no
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242
Bankgiro: 7694 05 06766



alle næringer med betydelige transportbehov, uavhengig om produksjonen er eksportrettet eller ikke, og understreker behovet for et godt transporttilbud over hele landet.

Utredningen erkjenner at det kan være interessekonflikter mellom ulike politiske mål, eksempelvis mellom verdiskapningsmål og regional utvikling. Dette oppleves også i transportpolitikken, der sentraliseringsinstrumenter («godskonsentrasjon» med hensikt å utnytte stordriftsfordeler) har vært tillagt større vekt enn et tilgjengelig, spesialisert og differensiert transporttilbud for hele landet.

Kystverket merker seg også at utredningen i sin behandling av utenrikshandel i det alt overveiende omtaler norsk *eksport* og eksportrettet industri, og betydningen dette har for arbeidsdeling, spesialisering og derav følgende verdiskapnings- og velferdsvekst. Transportetatene har en tendens til å fokusere på norsk *import* og forsyningssikkerhet. Utredningen fra NOU-en målbærer et særs viktig supplement til transportetatenes tradisjonelle innfallsvinkel.

Kystverket oppfatter figurene 2.22 – 2.24 som noe uklare, fordi det ikke presiseres i overskriften at verdiskapningen er presentert i løpende priser (dette fremkommer klarere i figur 2.25). I og med at det er et tidsspenn på 8 år i figurene må inflasjonstakten antas å påvirke den reelle verdiskapningsveksten, og det kan være vanskelig for leseren å gjette seg til hva denne er – og om det for enkelt næringer har vært noe reell vekst i det hele tatt.

Med hilsen

Einar Vik Arset
kystdirektør

Sven Martin Tønnessen
virksomhetsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg: