Politikk for en grønn havneomstilling



Foto: Harald Maaland, ZERO

ZERO-notat 03.11.26

Zero Emission Resource Organisation
Youngstorvet 1, 0181 Oslo - zero@zero.no
zero.no

1. Havnene har en grønn nøkkelrolle

For å kutte klimagassutslippene fra skipsfarten og transportsystemet som helhet er havnene våre avgjørende. Både som effektive transportknutepunkter som sørger for klimavennlig transport på sjøveien og som tilbyder av landstrøm, lading og fornybare drivstoff. Med grønn omstilling og geopolitisk uro får havner nye oppgaver nasjonalt, men også fra internasjonale aktører som EU og NATO. Dette kommer på toppen av håndtering av gods og personer som reiser sjøveien. Samtidig er den nasjonale retningen for norske havner uklar. Dette gjør det krevende både å omstille den enkelte havn og å utvikle et helhetlig nettverk av havner som imøtekommer flere behov.

ZERO mener at dette krever tydeligere statlig prioritering, klarere rollefordeling og en oppdatert havnestrategi som kobler beredskap, næringsutvikling og grønn omstilling.

Etter dette innledende kapittelet om havnenes roller, beskrives i kapittel 2 havnenes samfunnskritiske oppgaver. Kapittel 3 tar for seg den utydelig rolle- og ansvarsfordelingen. Avslutningsvis, i kapittel 4, presenteres ZEROs politikkforslag for en grønn havneomstilling.

2. Havnenes samfunnskritiske oppgaver

Havner er en sentral del av transportsystemet, de håndterer personer og gods som transporteres sjøveien, samhandling og overføring mellom transportmidler fra sjø til land, energi- og drivstoffpåfyll til skip og lastebiler, og mye mer. Samtidig er de viktige for beredskap, industriutvikling og forbindelser på tvers av kontinenter. Dette gjør havner viktige for fremkommelighet, industri- og næringsutvikling, grønn omstilling, forsvar og beredskap. Dette er samfunnsfunksjoner som alltid er viktig, men som får økt fokus og krav i en urolig verden. Likevel er den rådende oppfatningen blant aktører i eller rundt havnen at styringen av norske havner er fragmentert og mangler den tydeligheten som kreves for at havner skal være godt rustet for oppgavene (DNV, 2025). Utvalgte stortingsmeldinger viser at havnene forventes å oppfylle stadig flere oppgaver innen industriutvikling, beredskap, grønn omstilling og transport.

I **industrimeldingen** (Nærings- og fiskeridepartementet, 2025) peker regjeringen på at norsk industri, med sine lave utslipp og brede erfaring med omstilling, er godt posisjonert til å ta nye markedsandeler i det globale lavutslippssamfunnet. Dette inkluderer å videreutvikle og eksportere eksisterende industri og næringer, men også utvikling av nye verdikjeder for havvind og karbonfangst og -lagring (CCS) (Nærings- og fiskeridepartementet, 2025, s.79). For å installere havvind må havner ha arealer, kraner og logistikk-kapasitet til å håndtere bygningselementene, og kapasitet til å håndtere skip som skal gjøre drift og vedlikehold av havvindparkene. CCS er avhengig av havner for å transportere fanget CO2 til lagring i sjøen.

I industrimeldingen pekes også havner på som sentral infrastruktur for å muliggjøre vekst i industrien, noe som støtter opp under **eksportsatsing «Hele Norge eksporterer»** og målet om å øke eksporten utenom olje og gass med 50 prosent innen 2030 (Nærings- og fiskeridepartementet, 2022). I tillegg til nye oppgaver i havn, kan økt eksport og nye industrier gi endringer i flåten, for eksempel fartøystype og -størrelse, som igjen stiller krav til havnefasiliteter og innseilingsdybder.

Totalberedskapsmeldingen (Justis- og beredskapsdepartementet, 2025) stiller krav til Norges evne til å ta imot og videresende forsterkninger til Forsvaret og Natoallierte, herunder varer, materiell, drivstoff, personer og militære kjøretøy, og sjøfarten er sentral. **Nasjonal transportplan** trekker også frem tilpassede havneanlegg med god kapasitet og kobling til vei og bane som viktig for å understøtte militær mobilitet (Samferdselsdepartementet, 2024 s. 210). Videre har alle havner og havneanlegg plikt til å bistå Forsvaret i en krise- eller krigssituasjon, og regjeringen har fastsatt en ny forskrift som skal styrke havners beredskap (Nærings- og fiskeridepartementet, 2024). Dette inkluderer å velge ut havner og

havneanlegg av særlig forsvarsmessig betydning, og etablere et havneberedskapsforum som følger opp at utpekte havner imøtekommer forskriften (ibid). Selv om noen utpekte havner klargjøres, kan det oppstå et behov for reservehavner eller et nettverk av havner som kan tilby tilgjengelig infrastruktur. Totalberedskapsmeldingen fremhever at det må etableres strukturer som gjør at ressurser, både sivile og militære, finner hverandre på en kostnadseffektiv måte (Justis- og beredskapsdepartementet, 2025, kapittel 1). Etterlatt inntrykk er likevel utydelighet rundt hvilke plikter og krav som hviler på havner og deres eiere, samt norske havner i fellesskap.

Sist, men ikke minst påvirker grønn omstilling havner. Grønn sjøfart er et prioritert satsingsområde for regjeringen, som blant annet stimulerer produksjonskapasitet, infrastruktur og etterspørsel etter klimavennlig drivstoff via støtteprogrammer i Enova og NOx-fondet (Klima- og miljødepartementet, 2025 s. 128). For at omstillingen skal gå fra pilotering til skalering og utrulling, trengs et nettverk av fyllestasjoner for fossilfri energi, herunder land- og ladestrøm, bærekraftig biodrivstoff og lav- og nullutslippsdrivstoff. Regjeringen jobber med en utredning om havner frivillig kan stille krav om **bruk av lav- eller nullutslippsteknologi for skip som anløper**, og om krav til **drift av havn** kan brukes som virkemiddel for å redusere klimagassutslipp (Samferdselsdepartementet, 2024).

I fremlagt statsbudsjett for 2026 ble det varslet innføring av et **krav til bruk av landstrøm** i 2027 (Klima- og miljødepartementet, 2025). Dialog med ulike aktører i dette prosjektet viser at **manglende infrastruktur for landstrøm og andre utslippsfrie energiløsninger** i dag utgjør en betydelig barriere for omstilling. Det pekes også på regulatoriske hindringer som forsinker og fordyrer utbyggingen, som lang kø for nettilknytning, samt at havnene i for liten grad kan balansere sitt eget strømforbruk. Et annet moment som hindrer videre utbygging av landstrøm og lading, er at det er stor ulikhet havnene mellom. I enkelte, større havner er det i dag lønnsomt med landstrøm, mens det andre steder ikke er mulig å regne hjem en slik investering uten støtte fra virkemiddelapparatet. Samtidig mangler det en nasjonal oversikt som kombinerer energibehovet i dagens flåte **med fremtidens fossilfrie energibehov** og ser det i sammenheng med relevante lokasjoner og et nettverk for fossilfri energi og drivstoff.

I fremlagt statsbudsjett for 2027 kom regjeringen med flere ulike tiltak som skal lette den grønne omstillingen av havner: Det skal settes i gang arbeid for å sikre at det ikke er **regulatoriske begrensninger** på norske havners arbeid med å redusere utslipp fra sjøtransporten, Kystverkets **tilskudd til effektive og miljøvennlige havner** videreføres (Nærings- og fiskeridepartementet, 2026b) og regjeringen varsler innføring av **krav om bruk av landstrøm i 2027** (Klima- og miljødepartementet, 2026). Enova varslet parallelt et nytt **støtteprogram for havner**

og næringsparker som skal bidra til økt energisamarbeid og flere fleksible energiløsninger i områder der energi- og effektbehov må ses i sammenheng (Enova, 2026).

I tillegg til nasjonale behov, gir **Norges tilknytning til EU forpliktelser som påvirker havner.** EU har mange pakker for grønn omstilling, Green Deal (2019), Fit for 55 med AFIR, FuelEU Maritime og EU/ETS som alle har mål om utslippskutt fra skipsfart, herunder behov for fornybare drivstoff, der havner vil være sentrale.

For havner er det transeuropeiske transportnettverket (**TEN-T**) et viktig EU-verktøy (Samferdselsdepartementet, 2025). TEN-T er et standardisert transportnettverk som skal møte fremtidens krav til fremkommelighet og grønn omstilling. TEN-T nettverket kan også få en viktig rolle i arbeidet med å få til en bedre nasjonal strukturering av norske havner. Hvilke havner som inngår i TEN-T-nettverket utpekes av Nærings- og fiskeridepartementet, men nøkkelregelen i henhold til kriterier i forordningen er at det er havner med mye gods- eller persontransport. Samtidig har Norge mange små havner, men flere er strategisk viktige eller fyller kritiske samfunnsfunksjoner.

Å være en TEN-T havn innebærer juridiske forpliktelser, og krav om å følge eventuelt nye regler som kommer:

- Innen 2030 må det leveres landstrøm til 90 % av anløpene med containerskip, passasjerskip (ro-ro, high speed, cruise mv) som ligger til kai i mer enn to timer.
- Innen 2031 for havner i kjernenettverket og 2051 for havner i det utvidete nettet, må havner som håndterer godstrafikk ha minst en multimodal godsterminal åpen for alle operatører og brukere på ikke-diskriminerende vilkår.
- Innen 2031 for havner i kjernenettverket og 2051 for havner i det utvidete nettet, må havner med en samlet årlig godsmengde over 2 millioner tonn være tilknyttet en TEN-T jernbane og TEN-T vei. I Norge var det i 2024 20 havner med et godsvolum over 2 millioner tonn.
- Følge havneforordningen fra EU, som stiller krav om at havner må sikre rettferdig konkurranse, åpenhet og innkreving av avgift for å bruke havnas infrastruktur.

Norge står utenfor **Connecting Europe Facility (CEF)**, som er EUs finansieringsordning for å utvikle og forbedre transport-, energi- og digitale nettverk i Europa. Havner må derfor selv sørge for finansering av eventuelle oppgraderinger i henhold til TEN-T- kravene, som ble tatt inn i EØS-avtalen i oktober (Samferdselsdepartementet, 2025).

EU-kommisjonen (2026) kom våren 2026 med en **overordnet havnestrategi.** Målet med strategien er å foreslå politikk som akselerere den grønne og digitale omstillingen, og bidrar til å styrke havner som sentrale knutepunkt for sirkulærøkonomien og næringsliv, samt bruk av fornybare drivstoff. Strategiene har som mål å skape et helhetlig veikart for havneomstilling.

Den **norske havnestrategien** (Samferdselsdepartementet, 2015) er i stor grad utdatert. Strategien er blitt for gammel og flere av tiltakene er ikke fulgt opp. Det er mange elementer og nye aktører som også er relevante å ha med inn i en vurdering i en havnestrategi og omstilling av havn.

Til sammen viser dette at havnene får stadig flere oppgaver innen beredskap, industriutvikling, transport og grønn omstilling. Samtidig finnes det ingen samlet nasjonal prioritering av hvilke havner som skal fylle hvilke funksjoner. Dette gjør det krevende å planlegge investeringer, arealbruk og infrastruktur på en måte som møter framtidige behov.

3. Ansvaret må tydeliggjøres og fordeles

Dette kapittelet starter med en gjennomgang av **hvilke offentlige aktører som har ansvar for hva,** og peker videre på **overordnede, nasjonale grep** som ZERO mener bør tas. For at havnene skal kunne løse samfunnets samlede behov på en rasjonell måte, mener ZERO at regjeringen bør ha langt tydeligere styring og sørge for en samlet, nasjonal tilnærming til havnene.

I sikkerhetspolitisk krise og krig har statsrådene ulike oppgaver, og det er næringsministeren og fiskeri- og havministeren som har ansvar for at blant annet havnene støtter sivil og militær innsats (Justis- og beredskapsdepartementet, 2025a s. 54). Når regjeringen fremlegger en **ny maritim strategi**, er havner et av fem satsingsområder (Nærings- og fiskeridepartementet, 2026a). I arbeidet med den første **langtidsplanen for sivil beredskap**, er transport et av tre utpekte områder der regjeringen starter for å styrke Norges beredskap for krise og krig (Justis- og beredskapsdepartementet, 2025b)

Ansvaret for havnene er spredt, og det er lite felles føringer. Dette gjør det vanskelig å få til et felles slagkraftig løft for havnene og grønn maritim omstilling. Havner som er vurdert å ha betydning for nasjonal sikkerhet er underlagt **sikkerhetsloven.** Hvilke havner dette gjelder er ikke offentlig av sikkerhetsmessige grunner. Det er forståelig, men det gjør det mer krevende å få oversikt over nasjonal prioritering og oppgavefordeling mellom havner (DNV, 2025 s. 19-20).

Gjennom **Kystverkets** ansvar for lostjenesten, tjenester for navigasjonsveiledning til fartøy, sivil maritim overvåkning, sikring av havneanlegg og statlig beredskap mot akutt forurensning er etaten en viktig bidragsyter i totalforsvaret (Samferdselsdepartementet, 2024 s. 62.)

Et **geografisk spredt** havnetilbud er avgjørende for sjøtransportens konkurranseevne og viktig for næringslivet, særlig langs kysten. Regjeringen mener at dagens desentraliserte havnestruktur er hensiktsmessig og vil støtte opp om og videreutvikle denne strukturen (Samferdselsdepartementet, 2024 s. 51).

Effektiviteten i havnene er bl.a. avhengig av at **kommunene** avsetter områder som sikrer at havnene kan utvikle seg i takt med etterspørselen etter havnetjenester, eksempelvis nye typer drivstoff, land- og ladestrøm. Geografisk nærhet mellom bedrift og havn gir grunnlag for et effektivt transporttilbud med kapasitet til å håndtere store godsmengder, som det bør tas hensyn til i kommunal og regional arealplanlegging. I tillegg er det **viktig med gode forbindelser mellom havneinfrastruktur og annen transportinfrastruktur.** Kapasitet og standard på fylkesveinettet spiller en viktig rolle ettersom mange havner er knyttet til det øvrige transportnettverket via en fylkesvei. For å tilrettelegge for sjøtransport

gjennomføres det en rekke tiltak for å øke sikkerheten og fremkommeligheten ved seilas i norske farvann (Samferdselsdepartementet, 2024 s. 51).

Havnene er **kommunalt eller privat eid**, og det er i utgangspunktet opp til eier å vurdere behovet for nødvendige utbedringer og utvidelser av havnen. Samtidig har kommuner mange oppgaver og hensyn å ta, noe som gjør at havnenes utfordringer og ressurs- og arealbehov ofte havner lenger ned på listen. Det finnes en rekke eksempler på at havnearealer omdisponeres til andre formål. I en lokal kontekst kan slike valg være fornuftige, men en svekkelse av havnekapasitet kommer fort i strid med nasjonale hensyn (Samferdselsdepartementet, 2024 s. 12-14). **Beredskap** er ett eksempel.

Havneberedskapsforskriften utpeker havner av særlig forsvarsmessig betydning som bl.a. skal sikre Forsvaret og allierte relevant bistand og tilgang til havner og havneanlegg ved kriser og krig. Videre har **Forsvaret** egne avtaler om bruk av spesifikke havner i fred, krise og krig (Samferdselsdepartementet, 2024 s. 63.) Tydeligere statlig styring og forventninger til havner er derfor avgjørende for å kunne ivareta vitale nasjonale interesser.

Etter at regjeringen gjeninnførte det statlige ansvaret for **fiskerihavner** fra 1. januar 2023, har **Kystverket** forvaltningsansvar for rundt 330 næringsaktive fiskerihavner. I tillegg til fiskefartøy og fiskerinæring, betjener mange av fiskerihavnene passasjerfartøy, godsfartøy og sjørettet virksomhet som verft, serviceindustri og turisme (Samferdselsdepartementet, 2024 s. 45).

Det er behov for tydelig lederskap og strategi

De fleste offentlige havner er kommunalt eid. Dette medfører at havneutviklingen avhenger av lokale prioriteringer, som ikke alltid sammenfaller med nasjonale prioriteringer. For eksempel er effektiviteten i havnene avhengig av nok areal for å kunne utvikle seg i tråd med behov fra sjøfart og næringsliv, noe som kan komme i konflikt med bolig- og byutvikling lokalt. Havner må også tilkobles vei eller jernbane for videredistribusjon. Dette er viktig for næringsliv og fremkommelighet, og er enda viktigere i en ny sikkerhetspolitisk situasjon. Dette stiller særlige krav til havner, krav som i noen tilfeller kan overlappe med behov for næringslivet og grønn omstilling.

DNV (2025) har på oppdrag for Norske Havner gjort en kartlegging av drivere og tiltak for norsk havnesektor. Kartleggingen bekrefter at havner blir stadig viktigere som **kritisk infrastruktur og må sikre forsyningssikkerhet og beredskap**, også i krisesituasjoner. Samtidig skal havner være sentrale i den grønne omstillingen ved å tilby **energiløsninger som landstrøm og alternative drivstoff**, sikre fremkommelighet ved å **integreres** bedre med vei og jernbane for effektive transportkjeder, og legge til rette for **næringsutvikling** gjennom arealer og logistikkfasiliteter. For å lykkes kreves en mer **profesjonalisert og samordnet**

struktur med digitalisering, standardisering og tydelig ansvarsdeling mellom stat, region og kommune (DNV, 2025).

Den eksisterende havnestrategien (Samferdselsdepartementet, 2015) la strategier for få mer transport over til sjø og konkurranseevnene til havnene. Det var mindre fokus på beredskap og grønn omstilling. Regjeringen skal vinteren 2026-2027 komme med en ny maritim strategi som berører havn på en overordnet måte. **ZERO mener at alle disse ulike behovene og satsingsområdene som spesifikt berører havn også må sees i sammenheng, oppsummeres og struktureres i en revidert havnestrategi.** Men for at en strategi skal være noe verdt, må den følges opp med tydelig ansvarsfordeling, konkrete handlingspunkter og budsjettprioriteringer.

4. ZEROs forslag til politikk for en grønn havneomstilling

Under presenteres ZEROs forslag til en politisk satsing som skal gjøre havnene raskere i stand til å møte en fremtid med ny teknologi, klimakutt og økt forsyningssikkerhet.

Forslagene er delt inn i nasjonal politikk øverst og lokal/regional politikk nederst. De nasjonale forslagene er ment som et innspill til ny maritim strategi, ny NTP, en eventuell revidering av havnestrategien og statsbudsjettprosesser. De lokalpolitiske forslagene er hovedsakelig rettet mot kommuner og kan også sees på som et innspill til valgkampen 2027. Forslagene presenteres høsten 2026 og danner utgangspunkt for ZEROs videre arbeid med omstilling av havner i 2027.

Punktliste over politikk for en grønn havneomstilling

Stat – maritim strategi

1. Maritim strategi må fastsette en **nasjonal prioritering** av hvilke havner som skal tilrettelegge for og investere i havneinfrastruktur for beredskap, forsyningssikkerhet, industriell verdiskaping, grønn omstilling og som knutepunkt i et helhetlig transportsystem på kort og lang sikt.
2. Nasjonalt prioriterte havner må sikres tilstrekkelig areal, kraft og investeringsstøtte til å gjennomføre sine oppgaver.
3. Regjeringen bør lage en tidfestet **plan for et offentlig tilgjengelig lade- og fyllenettverk for lav- og nullutslippsdrivstoff i havn** etter modell fra *Plan for ladestasjoner for tunge kjøretøy langs riksvei* (Statens vegvesen og Nye veier, 2023). Infrastrukturen må planlegges ut fra krav om utslippskutt og forventet etterspørsel fra skipsfarten.
4. **Prioritert nettilknytning** for samfunnskritisk infrastruktur og utslippskutt, ved å justere kriteriene i modenhetsvurderingen og innføre en ny «nyttevurdering». Kunden vurderes først etter modenhet, etterfulgt av klima-/systemnytte. Nettkundene som er modne og oppfyller kriteriene vil få forrang i køsystemet.
5. **Effektleddet i nettleien** må avregnes og faktureres for ett område, ikke utelukkende per punkt, slik at havner kan fungere om et mikronett. Effekttariffberegningene for transportsektoren må endres (Zerorapporten, 2026). Dette vil gagne både havn og sluttkunde.
6. I samarbeid med maritim næring og i lys av utviklingen i EU, bør det lages et **standardisert dataformat for informasjonsdeling** mellom skip, havn og nettselskap. Det bør stilles krav om datadeling via dataformatet i offentlige anskaffelser og ved bruk av offentlige finansierte investeringer og infrastruktur.
7. Øke bruken av landstrøm. For å utnytte infrastrukturen effektivt og kutte mest mulig utslipp i havn, bør **nasjonale krav om bruk av landstrøm omfatte flere fartøygrupper** (som offshorefartøy, fiskefartøy, brønnbåter, servicefartøy og mindre lasteskip), også skip under 5 000 bruttotonn, der infrastrukturen er tilgjengelig og teknisk kompatibel.
8. Norge står utenfor EUs finansieringsorgan CEF, men må følge EUs krav til omstilling av havner. Da må Norge selv **investere i havneinfrastruktur** for fremtidens industriutvikling (bl.a. havvind, CO2-håndtering og produksjon av fornybare drivstoff) og for å oppfylle krav til forsyningssikkerhet, beredskap og forsvar. Skal havnene tilrettelegge for maritim omstilling **må Enova styrkes** for investeringer i fyllestasjoner for fornybart drivstoff, samt land- og ladestrøm.

Zero Emission Resource Organisation
Youngstorvet 1, 0181 Oslo - zero@zero.no
zero.no

Kommune – lokale partiprogram:

1. **Kommuneplaner og -strategier** må inkludere havners rolle knyttet til beredskap, forsyningssikkerhet, industriell verdiskaping, grønn omstilling og som knutepunkt i transportsystemet.
2. Havners samfunnskritiske rolle må reflekteres i **havnestyrene**, som må ha kompetanse til å veilede og støtte havner i omstillingen basert på lokale, regionale og nasjonale oppgaver og prioriteringer.
3. Etablere **regionale samarbeid** som ivaretar havnens utvikling og konkurransekraft i et lokalt, regionalt og nasjonalt perspektiv, inkludert oppfølging av maritim strategi.
4. Det må settes av tilstrekkelig **areal** til at havner kan håndtere tildelte roller og oppgaver på kort, mellomlang og lang sikt. Dette inkluderer også areal utenfor havnen for fremføring av kraft til havnen, herunder transformatorer og kraftlinjer.

5. Datagrunnlag, metode og kontaktinformasjon

Dette notatet er basert på en gjennomgang, oppsummering og innhenting av relevant informasjon fra Stortingsmeldinger, rapporter, strategier, statsbudsjettdokumenter, m.m. Videre har ZERO gjennom prosjektet invitert sentrale aktører i maritim sektor, offentlig forvaltning og næringsliv, for å diskutere og utarbeide en politisk strategi og virkemidler for en strategisk grønn omstilling av havner. Dette har skjedd gjennom arbeidsmøter, rundebordsamtaler og workshops. Temaet er også løftet i forbindelse med Zerokonferansen, Zerorapporten, seminar våren 2026 i regi av Carnival Cruises og Havnekonferansen 2026.

Notatet er skrevet av Elise Caspersen, Juni Emilie Baardvik, Harald Maaland, Ingvild Kilen Rørholt og Anne Marit Post- Melbye.

Kontaktinformasjon:

Ingvild Kilen Rørholt, fagansvarlig transport i ZERO ingvild@zero.no mob. 977 27 115

Harald Maaland, rådgiver transport i ZERO harald.maaland@zero.no mob. 957 58 259

6. Litteraturliste

Enova. (2026). Enova utvikler et nytt program for næringsparker og havner - og nå ønsker vi dine innspill. Pressemelding. Enova utvikler et nytt program for næringsparker og havner - og nå ønsker vi dine innspill.

EU-kommisjonen. (2026) *EU Ports and Industrial Maritime Strategies* EU Ports and Industrial Maritime Strategies.

Google. (2024). *NotebookLM* [Programvare]. Hentet fra https://notebooklm.google.com/. Programmet er brukt som støtte til å identifisere relevant informasjon fra Totalberedskapsmeldingen 2025, Regjeringens klimastatus og -plan for 2026, .Teksten i rapporten er skrevet av ansatte i Zero.

Justis- og beredskapsdepartementet. (2025a). *Totalberedskapsmeldingen: Forberedt på kriser og krig* (Meld. St. 9 (2024–2025)). https://www.regjeringen.no/

Justis- og beredskapsdepartementet. (2025b). Skal gjøre Norge mer motstandsdyktig: Tre kritiske samfunnsområder prioriteres i den første langtidsplanen for sivil beredskap. Pressemelding. Skal gjøre Norge mer motstandsdyktig: Tre kritiske samfunnsområder prioriteres i den første langtidsplanen for sivil beredskap - regjeringen.no.

Klima- og miljødepartementet (2025). Regjeringens klimastatus og -plan for 2026. Særskilt vedlegg til Prop. 1 S (2025-2026).

Klima- og miljødepartementet (2026). Regjeringens klimastatus og -plan for 2027. Særskilt vedlegg til Prop. 1 S (2026-2027).

Nærings- og fiskeridepartementet (2022). *Meld. St. 16 (2024–2025): Industrien – konkurransekraft for en ny tid.*

Nærings- og fiskeridepartementet (2024). *Ny havneberedskapsforskrift skal styrke havners beredskap.* Pressemelding. Ny havneberedskapsforskrift skal styrke havners beredskap - regjeringen.no.

Nærings- og fiskeridepartementet (2025). *Hele Norge Eksporterer.* helenorgeeksporterer.no

Nærings- og fiskeridepartementet (2026a). Regjeringen vil ruste den maritime politikken for en ny tid. Pressemelding. Regjeringen vil ruste den maritime politikken for en ny tid - regjeringen.no

Nærings- og fiskeridepartementet (2026b). *Prop. 1 S (2026 –2027) Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak) For budsjettåret 2027*

Samferdselsdepartementet (2025). Norge slutter seg til EU-regelverk om et sikkert, effektivt og miljøvennlig transportnettverk. Norge slutter seg til EU-regelverk om et sikkert, effektivt og miljøvennlig transportnettverk

Samferdselsdepartementet (2024). *Nasjonal transportplan 2025 – 2036. Meld. St. 14 (2023 – 2024).*

Samferdselsdepartementet (2015). *Nasjonal havnestrategi. Regjeringens strategi for effektive havner for å få mer gods på sjø*

Statens vegvesen og Nye veier (2023). *Plan for ladestasjoner for tunge kjøretøy langs riksvei. Datert 26.juni 2023.*

ZERO (2026). *Zerorapporten 2026. Klimapolitikk lønner seg.* Rapporter - ZERO