

Vedlegg 2

Internasjonale samarbeidsprosjekter

I dette notatet beskrives Joint Barents Transport Plan og en del andre viktige internasjonale samarbeidsprosjekter. Permanente organisasjoner som utarbeider standarder, regelverk m.m. omtales i vedlegg 3.

Joint Barents Transport Plan – JBTP

Norge tok initiativ til å utvikle en felles Barents transportplan under formannskapsperioden i Barents Euro-Arctic Transport Area (BEATA) høsten 2011 til høsten 2013. Det ble etablert en ekspertarbeidsgruppe med representanter fra transportmyndighetene i Norge, Sverige, Finland og Russland, støttet av et norsk sekretariat. Bakgrunnen for initiativet var at den økonomiske og samfunnsmessige utviklingen i Barentsregionen krever bedre transportforbindelser, og målet for arbeidet har bestått i en felles tilnærming for å se på framtidige behov for transport i Barentsregionen.

Ekspertgruppen la fram sine anbefalinger i Narvik 24. september 2013 for daværende samferdselsminister Marit Arnstad og statssekretærer i Finland, Russland og Sverige. I erklæringen fra møtet heter det bl.a. at planen danner et godt grunnlag for prioriteringer og oppfølging.

I felles Barents transportplan ble 14 multimodale korridorer (samt flyforbindelser) definert og beskrevet. Ekspertgruppen pekte blant annet på følgende forhold:

- Lav standard på deler av veg- og jernbanenettet
- Utfordringer ifht. arktisk klima
- Begrensede åpningstider på tollstasjonene/adm. flaskehals
- Ulik sporvidde på jernbanenettet
- Manglende flyforbindelser øst-vest

Ekspertgruppen foreslo følgende tiltak på veg:

- Fjerne flaskehals
- Harmonisere:
 - Kjøretøybestemmelser (lengde, vekt)
 - Standard (også vedlikehold og drift)
 - Bedre informasjonssystem for brukerne
 - Asfaltert vegbredde min. 8 meter
- E45 forlenges til Alta

Ekspertgruppen foreslo følgende tiltak på sjø:

- Utvikling av nøkkelhavner
- Skreddersydd system for sjøsikkerhet i arktiske farvann
- Fjerning av flaskehals (administrasjon, visum, toll)

Ekspertgruppen foreslo å vurdere videre studier på jernbane:

- Dobbeltspor – Ofotbanen/Malmbanan
- Ny jernbaneforbindelse Nikel - Kirkenes

- Ny jernbaneforbindelse Svappavaara -(Sverige) - Kolari (Finland)
- Ny jernbaneforbindelse Rovaniemi - Kirkenes via Sodankyla
- Salla – Alakurtti - Bygging av den manglende strekningen i korridoren Kemi – Kandalaksha – Murmansk

Ekspertgruppen foreslo følgende tiltak innenfor luftfart:

- Bilaterale avtaler – fornyelse bør vurderes
- Tromsø – Murmansk – Arkhangelsk – potensial for mer trafikk
- Tromsø – Bottenviken
- Mulig ny flyplasshub i Bottenviken

Ekspertgruppen foreslo følgende tiltak for felles planlegging:

- Bilaterale avtaler for å utarbeide konkrete felles utviklingsstrategier for korridorene
- Vurdere felles planer for drift- og vedlikeholdsstandarder for viktige grensekryssende korridorer

Videre oppfølging i BEATA

I en egen oppsummering fra Samferdselsdepartementet 15. mai 2014 til finske transportmyndigheter (som i perioden 2014-2015 har formannskapet i BEATA) foreslås det følgende tema for videre oppfølging:

- Forslag til felles utviklingsstrategier for utvalgte korridorer
 - Som referanse blir det vist til det norsk-russiske samarbeidet med utviklingen av E105. Det vises også til de pågående søknadene som har vært fremmet om utvikling av korridorer mellom Finland og Norge (NDPTL, E8 og rv 93). Det oppfordres til å velge ut tilsvarende prosjekter mellom de øvrige landene i Barentsregionen. Ofotbanen nevnes også spesielt som en naturlig kandidat for slikt arbeid, og hvor det allerede er igangsatt et samarbeid.
- Bedre flyforbindelser øst-vest
 - Bedre flyforbindelser mellom de største byene i regionen er fremmet gjentatte ganger og fra flere hold. Bedre flyforbindelser vil bidra til et mer integrert arbeidsmarked og styrke næringsutviklingen.
- Klimaendringer og transport
 - Det bør etableres en arbeidsgruppe for å samle studier og kunnskap om hvordan endringer i klimaet vil påvirke infrastruktur og transport i Barentsregionen. Dette bør bli et av de viktigste nye tema i neste JBTP.

Samarbeid mellom transportmyndighetene i Norge, Finland og Sverige

I et eget møte i januar 2014 mellom direktørene for vegmyndighetene i Norge, Finland og Sverige ble det avtalt å utarbeide et mandat for videre arbeid for å følge opp felles utfordringer beskrevet i JBTP. Mandatet skal ta utgangspunkt i anbefalingene i Joint Barents Transport plan fra september 2013, og det ble diskutert å arbeide med blant annet følgende temaer:

- Harmonisering av trafikantinformasjon
- Harmonisering av krav til geometrisk utforming av vegnettet i nord (minste vegbredde, minste horisontalkurvatur, maksimal stigning og minste fri høyde i definerte vegkorridorer)
- Felles krav/mål til vinterdrift i internasjonale vegkorridorer i nord

Mandatet er ennå ikke ferdig bearbeidet og vedtatt av direktørene, men det er planlagt et nytt direktørmøte i november 2014.

Samarbeid mellom Norge og Finland om utpekte vegkorridorer

Som en oppfølging av JBTP har norske og finske regionale transportmyndigheter fremmet to søknader til NDPTL om utredningsmidler for å gjøre en felles vegutredning for

- Rv 93 Palojoensuu – Alta
- E8 Muonio – Skibotn

Det forventes svar på søknaden høsten 2014.

Rv 93 Palojoensuu – Alta

Rv 93 mellom Palojoensuu og Alta er om lag 235 km lang; hvorav om lag 175 km ligger i Norge og om lag 60 km i Finland. Vegen er viktig for tungtransporten, både for stykkgodstransport fra Sør-Norge til Finnmark og for fisketransport i den andre retningen. Vegen er også viktig for turisttrafikken.

Vegen har på mesteparten av strekningen utilstrekkelig bredde. Deler av strekningen mangler tilstrekkelig bæreevne og trenger forsterkning. Flere delstrekninger har dårlig horisontal- og vertikalkurvatur. På norsk side er en 5 km lang strekning ved Kløfta definert som flaskehals på grunn av kombinasjonen smal vegbane, stor stigning og krapp horisontalkurvatur i tillegg til ustabile fjellsider og urer. Fjellovergangen kan være utsatt for vanskelige værforhold i perioder om vinteren, og det er da lav framkommelighet og dårlig regularitet for tunge kjøretøy. Omkjøring via alternative veger innebærer betydelig økt kjørelengde.

Finske og norske vegmyndigheter ønsker nå å gjennomføre en felles vegutredning for hele strekningen mellom Palojoensuu og Alta. Formålet med utredningen er:

- å gi en oversikt over tiltaksbehov og kostnader på strekningen
- å foreslå felles mål/krav til standard på vegen
- å foreslå en strategi for utvikling av strekningen
- å vurdere behov for videre planlegging fram til bygging
- å gi vegmyndighetene i begge land et felles faglig grunnlag for prioritering av tiltak i de nasjonale langtidsplaner

E8 Muonio – Skibotn

E8 mellom Muonio og Skibotn er om lag 248 km lang; hvorav om lag 38 km ligger i Norge. På grensen mellom Norge og Finland er årssøgntrafikken 700 kjøretøy og tungbilandelen er om lag 20 prosent. Vegen er viktig for tungtransporten fra Sør-Norge til Troms og for fisketransport i den andre retningen. Det går eksempelvis faste fisketransporter til det asiatiske markedet tre ganger pr uke fra Lerøy AS på Skjervøy i Troms. Transportene flys ut med Finnair fra Helsinki til Japan.

Vegen har utilstrekkelig bredde på mesteparten av strekningen. Deler av strekningen mangler tilstrekkelig bæreevne og trenger forsterkning. På norsk side er et par strekninger definert som flaskehals på grunn av kombinasjonen smal vegbane, stor stigning og krapp horisontalkurvatur. Framkommeligheten for tunge kjøretøy er tidvis vanskelig på disse stedene på vinteren. Dette gir dårlig regularitet. Omkjøring via alternative veger innebærer betydelig økt kjørelengde.

I tillegg til en korridorstudie av E8 Muonio – Skibotn omfatter søknaden til NDPTL utarbeidelse av reguleringsplan på strekningen Helligskogen – Riksgrensen. Det er en strekning på 20 km hvor det i

dag mangler plan. På denne strekningen ligger en av flaskehalsene og problemene med regularitet grunnet snøfokk.

Omklassifisering av rv 93 til E45

I JBTP foreslås omklassifisering av rv 93 til E45 opp til Alta. Da saken var til behandling i Statens vegvesen i 2005/2006 ble det klart meddelt at det ikke var aktuelt å omklassifisere E45 helt fram til Nordkapp, men at omklassifisering fram til Alta var ok fra norsk side. Reiselivsnæringen var sterkt imot omklassifisering helt fram til Nordkapp den gang. Næringen ønsket å markedsføre vegen til Nordkapp som E6 gjennom Norge. Mange bilturister fra Europa har både Lofoten og Nordkapp som reisemål. Reiselivsnæringen ønsker at disse reiser i Norge. Statens vegvesens oppfatning står fast. E45 kan forlenges til Alta, men ikke til Nordkapp.

Aktuelle temaer for samtaler på ministernivå

JBTP er et godt grunnlag for videre diskusjoner mellom landene. Flere samarbeidsprosjekter er i ferd med å startes opp av transportmyndighetene. Dette innebærer at det vil bli gjort utredninger som vil gi et godt grunnlag for samtaler på ministernivå. Et møte mellom den norske og finske samferdselsministeren er allerede aktualisert. I et slikt møte kan det være aktuelt å diskutere følgende temaer:

- Utvikling av vegkorridorene E8 og rv 93
 - Hvilke ambisjoner har de to ministerne og hvilken prosess vil man legge opp til for å få inn samordnede utviklingsinnsatser i de nasjonale planene?
- Forlengning av E45 til Alta
 - Skal ministrene ta et felles initiativ for å søke FN om omklassifisering av rv 93 til E45? (på samme måte som den norske og svenske ministeren gjorde for å få forlenget E16 til Gävle i Sverige)
- Arbeid med harmonisering av dimensjoner for tunge kjøretøy
 - Norske ambisjoner for å tillate 25,25 m lange kjøretøyer og 60 tonn
- Arbeid med harmonisering av vinterdrift og trafikantservice
 - Hvilke ambisjoner har ministerne for å få harmonisert standarden i vinterdriften over landegrensen og samordnet trafikantinformasjon og annen service? Støtte til transportmyndighetenes arbeid.
- Flyruter i øst-vestlig retning i Barentsregionen
 - Hva kan ministerne bidra med for å utvikle flyforbindelsene øst-vest? Støtte til arbeidet med flyrute Tromsø – Luleå – Oulo?
- Videre studier av jernbaneforbindelser
 - Hvilke ambisjoner har ministerne når det gjelder eventuelle jernbanestudier? Jf. de som er utpekt i JBTP.

Tilsvarende problemstillinger i nord kan være aktuelt å diskutere også med den svenske infrastrukturministeren.

Samarbeidsprosjekter i jernbanesektoren

Jernbaneverket er eller har vært involvert i følgende prosjekter i Sør-Norge med grenseoverskridende relevans:

- Oslo- Göteborg-samarbeidet
- COINCO-prosjektet (Oslo – Göteborg – København)
- Godskorridor 3 Palermo – Hamburg – Øresund – Stockholm/Oslo)
- Green Corridors of the North Sea Region (GreCOR)

Oslo – Gøteborg (GO-samarbeidet) startet midt på 90-tallet som en regional lobbygruppe for 4-felt E6 mellom Oslo og Gøteborg. Det ble etter hvert dannet ulike arbeidsgrupper, og JBV ble representert i kommunikasjonsgruppen. Da gjennomføring av E6 kom på plass både avtalemessig og med fullførte planer, konsentrerte gruppen seg i større grad om jernbane og sjøtransport til og fra Oslo og Gøteborg. GO-samarbeidet ble reorganisert i begynnelsen av 2014, og de enkelte arbeidsgrupper ble da nedlagt. Bortsett fra fellesavtalen vedrørende E6 har samarbeidet i liten grad fått oppmerksomhet på nasjonalt plan. Med ny regjering i Norge synes det imidlertid å være økende forståelse for at forbindelsene mot Europa må utvikles. Det konstateres at det er behov for å gjennomføre grenseoverskridende utredninger for jernbanen i samarbeid med svenskene også for andre forbindelser enn Ofofbanen.

COINCO-prosjektet ble initiert av den Skandinaviske Arenaen, et regionalt samarbeid fra Oslo til København. I det første COINCO-prosjektet var også Brandenburg med. I neste fase, den såkalte COINCO-North, ble det satt i gang et interregprosjekt for jernbane med to såkalte work-packages (WP'er):

- WP1, Intercity og grønn godstransport – ledet av Akershus fylkeskommune
- WP2, høyhastighet Oslo – København, ledet av Oslo kommune

For jernbanens del er det særlig i WP1 frambrakt flere interessante rapporter. Disse peker bl.a. på muligheter og løsninger for det såkalte “missing link” (strekningen Halden Öxnered), men tar også for seg mulig trafikkering både for gods og person når prosjektene Hallandsåsen (2015) og Fehmarnbelt (2021) er på plass. Rapportene vil være et godt underlag for det arbeidet Jernbaneverket og Trafikverket i fellesskap skal utføre på oppdrag fra den norske og svenske regjeringen i løpet av 2015.

Godskorridor 3 er et rent jernbaneprosjekt initiert av EU der formålet er å skape en mest mulig sømløs korridor for godstransport på bane gjennom Europa. Her er det nedsatt en rekke arbeidsgrupper som følges opp av en styringsgruppe med tilhørende sekretariat. Arbeidsgruppene tar for seg togselskaper og terminaloperatører, infrastruktur, interoperabilitet, transportmarkedet, trafikkstyring og korridorens Network Statement. Godskorridor 3 skal som utgangspunkt være operativ fra sent 2015, men det er mulig Norge ikke tiltrer korridoren før noe senere (siste frist høsten 2018).

GreCOR er et oppfølgingsprosjekt på utredningsnivå i forhold til Trafikverkets arbeid med grønne korridorer. Her deltar foruten Trafikverket og JBV havner, fylker, universiteter mv. i Sverige, Danmark, Tyskland, Nederland og Skottland. Hovedkorridor for vår del er Amsterdam (Rotterdam) – Tyskland – Danmark – Oslo/Stockholm. Prosjektet, som avsluttes i løpet av 2014, omfatter alle trafikkslag, og skal bidra til at all godstransport i korridoren får en mest mulig grønn profil. Jernbane er en del avløsningen, men når alle trafikkslag skal forbedres er det ikke gitt at konkurranseforholdet endres. På den annen side er det uansett viktig at transporter optimaliseres og forbedres uavhengig av transportform.

Internasjonalt samarbeid Kystverket

Rammebetingelsene for sjøsikkerhet og sjøtransport legges i stor grad internasjonalt, og forpliktende internasjonalt samarbeid og internasjonal regelutvikling er av stor betydning for sjøsikkerhet i norske farvann. Premissene for en stor del av Kystverkets tjenester og oppgaver blir dermed lagt internasjonalt, og for Kystverket er det derfor av stor betydning å delta i de internasjonale foraene hvor dette arbeidet pågår. Vårt mål er å bidra aktivt med vår kunnskap og erfaring og derigjennom bidra til økt sjøsikkerhet både i norske og i internasjonale farvann, samt påvirke utviklingen i den retning vi mener er mest hensiktsmessig.

Noen av de viktigste internasjonale foraene for Kystverket er FNs sjøfartsorganisasjon International Maritime Organisation (IMO), den internasjonale fyr- og merkeorganisasjonen IALA, samt EUs sjøsikkerhetsorgan European Maritime Safety Agency (EMSA) og the Standing Committee for Maritime Security (MARSEC). På beredskapsområdet deltar Kystverket i internasjonalt arbeid i regi av bl.a. København-avtalen, Bonn-avtalen og Arktisk Råd. Kystverket følger dessuten en rekke andre fora for utforming av regelverk på sjøtransportområdet, så som EUs retningslinjer for Ten-T og Motorways of the Seas, inkludert det nylig vedtatte Blue Belt regimet. I tillegg deltar etaten i en rekke internasjonale FOU-prosjekt, som har som formål å gi innspill til nasjonal og internasjonal politikkutforming.

Motorways of the Sea

Gjennom arbeidet med retningslinjer for Ten-T har EU definert s.k. Motorways of the Sea (MoS) med den hensikt å styrke konkurransevnen til sjøtransport i en situasjon med høy kapasitetsutnyttelse og til dels kjøproblemer på landbasert transportinfrastruktur. To slike MOS er relevante for Norge, det er den baltiske MOS som knytter havner i Østersjøen med Vest-Europa gjennom Skagerrak og Nordsjøen, og den vesteuropeiske MOS som knytter sammen havner langs de vestlige kystene av Europa, fra Nordsjøen til det vestlige Middelhavet. Norge er ikke med i det formelle europeiske samarbeidet, og kan dermed ikke nyte godt av finansielle støttemidler. Norske transportaktører og havner har imidlertid ved flere anledninger deltatt i samarbeidsprosjekter med aktører i andre land og indirekte nytt godt av økonomisk støtte. Hensikten med støtten er å sikre bedre infrastruktur, eller gi mulighet til oppstart av nye transportforbindelser. Slike samarbeidsprosjekt er ofte etablert med statlig og fylkeskommunal deltakelse gjennom bl.a. Interreg-samarbeidet.

Interreg

EUs Interreg-program er etablert for å støtte internasjonalt samarbeid i et regionalt perspektiv, og henter finansiell støtte hovedsakelig fra det Europeisk Regionale Utviklingsfondet (ERDF). Det er i denne forbindelse etablert formalisert samarbeid mellom landene i regionale program, og norske aktører (fylkeskommuner) deltar både i Nordsjøregionen (the North Sea Region), i Østersjøregionen (the Baltic Sea Region), i ØKS-regionen (Øresund-Kattegat-Skagerrak), og i Nordlig periferi (Northern Periphery and Arctic). Fire programkategorier har vært identifisert, dvs. innovasjon, miljø, tilgjengelighet, og bærekraftig byutvikling. Utvikling av infrastruktur for sjøtransport inngår som en viktig delkategori. En rekke utviklingsprosjekt er gjennomført, og Kystverket har deltatt i flere, bl.a. i Safety of the Sea, EfficienSea, BLAST, StratMOS og MTC. Felles for disse er utvikling av forslag til justering av regelverk og politikk bl.a. innenfor områdene sjøsikkerhet, kystforvaltning, beredskap mot oljeutslipp, samt infrastrukturtiltak inkludert incentividninger.

Blue Belt

EU etablerte i 2010 et forsøksprosjekt for å vurdere tiltak som kan redusere komplekse administrative prosedyrer i forbindelse med grensekryssende godstransport på sjø, under overskriften ”Maritime transport without borders”. På flere områder er prosedyrene ved kryssing av landegrenser og ankomst til havn vesentlig mer omfattende for skipsfarten enn for andre transportformer. Tanken er å redusere kravet til rapportering fra skip i regelmessig fart mellom havner i EU på visse betingelser, gjennom bruk av data fra bl.a. SafeSeaNet. Skip i aktuelle ruter må være registrert under det s.k. Regular Shipping Service (RSS) forordningen, vedtatt av kommisjonen i november 2013. Skip i fart til og fra norske havner er inntil videre ikke inkludert i forordningen.

Svoveldirektivet / SECA

Regler for bruk av drivstoff og utslipp fra skip er en viktig del av IMOs arbeid, og herfra kommer regelverket knyttet til reduksjon i utslipp fra skipsfart, som også er blitt en del av EUs politikk gjennom svoveldirektivet (1999/32).

Av spesiell interesse for Norge er vedtaket om innføring av en sone, kalt SECA (Sulphur Emission Control Area), fra 1. januar 2015 der kun skip som benytter drivstoff med lavt svovelinnhold kan trafikkere. Denne sonen inkluderer hele Østersjøen og hele Nordsjøen opp til 62 grader nord (omtrent ved Stad). Rent konkret vil det fra nevnte dato ikke være mulig å operere innenfor SECA-området med fartøy som benytter drivstoff med for høyt svovelinnhold, eller som ikke kan godtgjøre at utslipp fra fartøyet har tilsvarende lavt nivå (for eksempel ved avgassrensing, s.k. scrubbing). Aktuelle alternative drivstoff er enten diesel med spesielt lavt svovelinnhold (s.k. low-sulphur marine diesel oil, eller LS-MDO), eller naturgass (LNG). Sistnevnte krever installasjon av ny hovedmotor, og er derfor mest aktuelt for nye skip. Både LS-MDO og LNG er relativt dyre drivstofftyper, og dette sammen med økt etterspørsel, ventes å gi økte kostnader for skipsfarten og dermed isolert sett redusert konkurransevne for sjøtransport.

Samarbeidsprosjekter på tvers av landegrenser - luftfart

Samarbeid på tvers av landegrenser er en forutsetning for en effektiv og sikker trafikkavvikling. Norsk luftrom og norske lufthavner er en del av et internasjonalt nettverk og samarbeid med både naboland, Europa for øvrig og ICAO spiller derfor en helt sentral rolle. På luftfartsområdet er norske aktører (lufthavner, flyselskaper, passasjerer) gjennom EØS-avtalen tilnærmet likestilt med EU-landene. EU regulerer luftfart både innenfor det tekniske, operative og det økonomiske området. Viktige områder som utformingskrav til lufthavner, security-regelverk og sertifiseringskrav er underlagt EU-regulering. For å øve innflytelse på disse områdene er Avinor en aktiv pådriver gjennom interesseorganisasjonene ACI (Airports Council International) og CANSO (Civil Air Navigation Services Organisation).

Gjennom EUs regelverk om etablering av et felleseuropeisk luftrom (Single European Sky) legges det opp til større grad av samarbeid på tvers av landegrensene og ny teknologi skal understøtte operative konsepter både i luften og på bakken som er langt mer sømløse og effektive enn i dag. Både det europeiske byrået for flysikkerhet EASA (European Aviation Safety Agency) og den internasjonale organisasjonen EUROCONTROL spiller sentrale roller i EUs organisering, styring og utvikling av europeisk luftfart. Nettverkstankegangen står sentralt i den europeiske teknologi- og konseptutviklingen, og reflekteres i regelverket som stiller krav til samtidig implementering. Utviklingsarbeidet foregår i felleseuropeiske prosjekter i FoU-programmet SESAR (Single European Sky ATM Research Programme). Både kapasiteten i luftrommet og på lufthavnene skal effektiviseres for å sikre at man evner å håndtere forventet trafikkøkning de neste 10 – 20 årene. Samtidig skal sikkerhetsnivået økes og miljø- og klimapåvirkningen reduseres betydelig. Implementering av resultatene fra SESAR blir på utvalgte områder regulert for å sikre at statene når et felles ytelsesnivå i samtidig. Dette for å legge til rette for at hele det europeiske nettverket har en standard og en kvalitet som evner å levere i henhold til overordnede politiske mål. Særlig viktig er dette på de store europeiske lufthavnene hvor kapasitetstaket mange steder er nådd. Avinor deltar aktivt i SESAR sammen med europeiske samarbeidspartnere. Et viktig område er utvikling og testing av fjernstyrte tårnoperasjoner – en teknologi og konseptutvikling som forventes å kunne bidra til kosteffektive løsninger for norske lufthavner.

Avinor har også viktige samarbeidsprosjekter på flysikringsområdet, bl.a. samarbeidet om funksjonelle luftromsblokker med Finland, Estland, Latvia, Sverige og Danmark. Hovedformålet med slike blokker er å legge til rette for mer direkte ruteføring for flyselskapene uavhengig av nasjonale grenser, noe som gir både kostnadmessige og miljømessige gevinster.