

Sikrere infrastruktur
Trygg ferdsel og samferdsel

DET STORE PUSLESPILLET

1600 kilometer med E6. Milevis med riks- og fylkesveier.
En kyst dekket med hurtigbåter, hurtigrute og ferjer. Et finmasket
nett av større og mindre lufthavner. Over det hele flyr
satellitter som gjør ferdselen tryggere.

//
**Polområdene er blindsoner,
rent kommunikasjonsmessig.**

KIRSTI SLOTSVIK, DIREKTØR FOR KYSTVERKET

//

Vårt oppdrag er å bygge opp en god, teknologisk infrastruktur på det marine og maritime i nord.

GEIR SCHULSTAD, LEDER FOR BARENTSWATCH

nfrastruktur. Et lite ord som rommer mye. For i regionen nord for polarsirkelen, der vi finner rundt 80 prosent av norske havområder og under 10 prosent av befolkningen – er god og sikker infrastruktur helt avgjørende. Det handler om transport av mennesker og gods til lands, til havs og i luften. Overføring av strøm fra energikildene og ut til den ytterste nøgne ø. Rask informasjonsflyt via satellitter i verdensrommet eller fiberkabler i bakken. For ikke å snakke om at 80 prosent av all skipstrafikk i arktiske strøk foregår i norsk farvann.

– Vi snakker rett og slett om et hav av kunnskap – og det er et hav vi skal kunne navigere trygt i, sier Geir Schulstad, daglig leder for BarentsWatch, et informasjons- og overvåkingssystem for hav- og kystområdene i nord som ble lansert i 2012.

– Vårt oppdrag er å bygge opp en god, teknologisk infrastruktur på det marine og maritime i nord. Deretter skal vi sørge for at informasjonen som går gjennom disse systemene, blir samlet, utviklet og delt, sier Schulstad. Visjonen han jobber for er å sikre et bedre samarbeid blant offentlige etater og private organisasjoner om hav og kyst – og at man ved å dele informasjon og synliggjøre flere perspektiver også bidrar til å dempe potensielle konflikter mellom aktører som har motstridende interesser.

Overvåkingssatellitter

En viktig faktor i dette arbeidet er en liten boks på seks kilo, stappet med avansert teknologi. Satellitten AISSat-2 ble skutt opp 8. juli 2014 fra Kasakhstan, og skal bidra til enda bedre overvåking av skipstrafikken i arktiske strøk. Sammen med sin tvillingbror AISSat-1, som ble skutt opp i 2010, går AISSat-2 i bane over polområdene og fanger opp automatiske id-signaler fra skip –

informasjon som forteller om et skips identitet, posisjon, fart og retning. Alle fartøy over 300 bruttotonn er forpliktet til å ha systemet om bord, og dermed er det lettere å forhindre kollisjoner mellom skip.

Informasjonen fra AISSat-1 og -2 er også til hjelp i andre sammenhenger og for flere av etatene som har et operativt ansvar til sjøs – som politiet, tollvesenet, Forsvaret, Fiskeridirektoratet, Sjøfartsdirektoratet, Kystverket og hovedredningssentralene. De skal kunne dele informasjon fra ulike kilder på en sikker og effektiv måte gjennom systemene som BarentsWatch utvikler. Fiskerikriminalitet, redningsoperasjoner, suverenitetshevdelse – bruksområdene er mange.

– Vi har også en informasjonsportal på nett som alle kan bruke. Vi sitter på rundt 250 kartlag med ulik informasjon som kan settes sammen lagvis – og dermed kan den enkelte tilpasse informasjonen til sitt bruk, sier Schulstad. Portalen inneholder blant annet karttjenester og - på sikt – en oversikt over alle norske havner og deres kapasitet. Informasjon fra rundt 25 ulike aktører dekker temaområdene klima og miljø, marine ressurser, olje og gass, sjøtransport og havrett.

Kommunikasjonsutfordringer

Det mangler med andre ord ikke informasjon. Toveis kommunikasjon, derimot, er et større skjær i sjøen:

– Vi mangler gode kommunikasjonsmuligheter via satellitt i nord. AISSat-ene er kjempeviktige, lyset ble i praksis skrudd på over polområdene da den første kom i drift i 2010. Men de er overvåkingssatellitter, og kan ikke brukes til kommunikasjon. Polområdene er blindsoner, rent kommunikasjonsmessig, og det må vi gjøre noe med, sier Kirsti Slotsvik, direktør for Kystverket. ◀



UTVIKLER SYSTEMER: Geir Schulstad leder BarentsWatch, et informasjons- og overvåkingssystem for hav- og kystområdene i nord.

fakta

Infrastruktur i nord

1600

1600 kilometer med E6, 3100 kilometer med riksvei (inkludert E6) og 8500 kilometer med fylkesvei i Nordland, Troms og Finnmark.

20%

Veiene i de tre nordligste fylkene utgjør cirka 20 prosent av veinettet i landet.

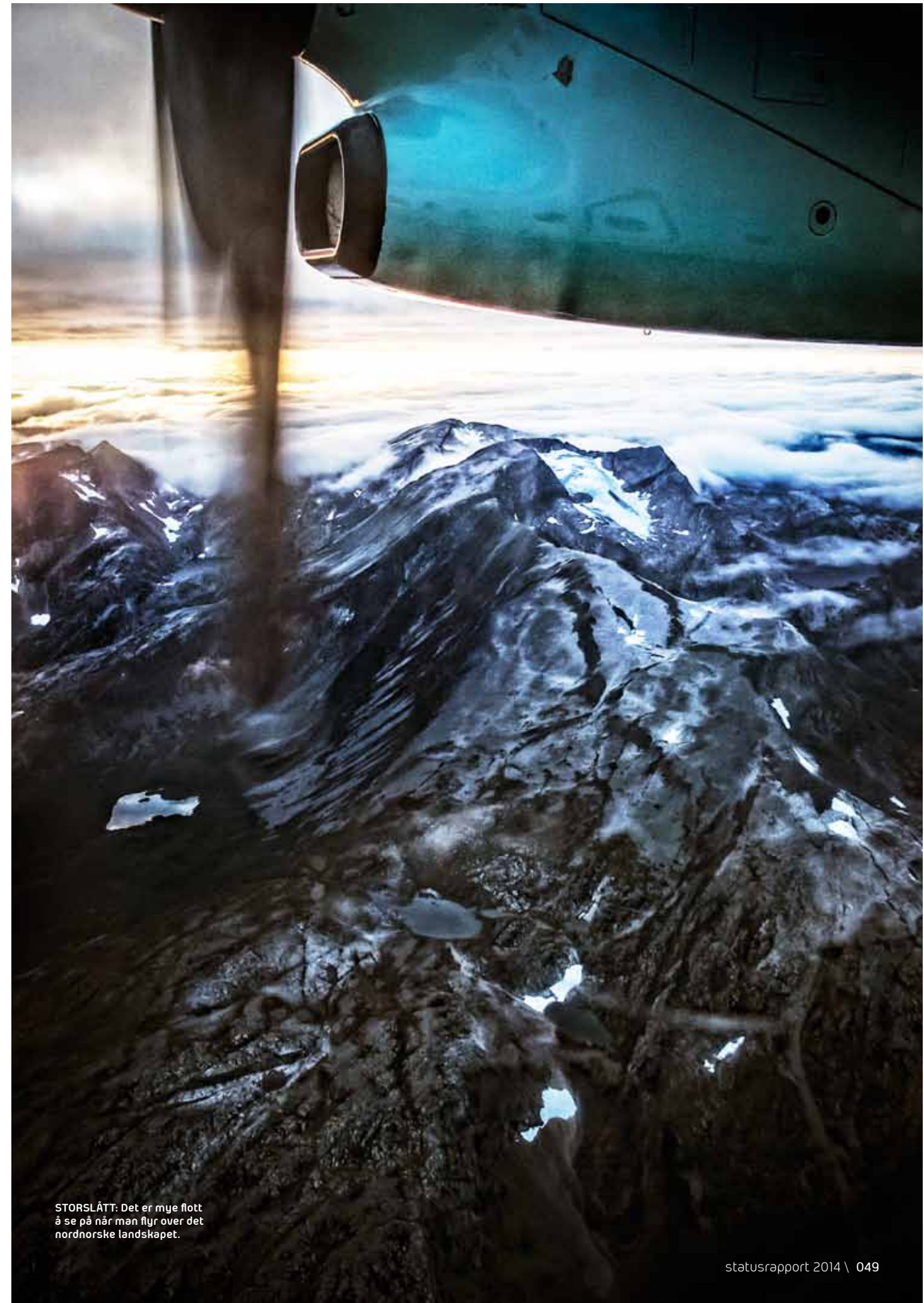
71 båthavner

til sammen i Nordland, Troms og Finnmark.



27

27 flyplasser i de tre nordligste fylkene, samt én i Longyearbyen på Svalbard.



STORSLÅTT: Det er mye flott å se på når man flyr over det nordnorske landskapet.

//

Hoveddriveren for trafikken i den nordlige sjørute er olje- og gassressursene.

BJØRN GUNNARSSON, LEDER FOR CENTRE FOR HIGH NORTH LOGISTICS

- Grunnen til at det ikke finnes nok satellittkommunikasjon i nord, er at det per i dag er for dyrt for kommersiell drift i forhold til trafikken som går i området.
 - Selv om skipstrafikken i nord er økende, er den fortsatt liten sammenlignet med farvannene lenger sør. Likevel, et skipsforlis i Arktis byr på andre og tøffe utfordringer på grunn av vær, klima og store avstander – og da ville det vært en stor fordel med bedre kommunikasjonsmuligheter. Skal vi ta vår egen rolle som forsvarlig forvalter av store områder i nord på alvor, må vi også gjøre noe med dette, sier Slotsvik. Hun ser også frem til det videre utviklingsarbeidet i BarentsWatch, og har stor tro på at de kan bidra til at både samarbeid og forvaltning blir bedre.

Nordøstlige muligheter

Det internasjonale aspektet av infrastruktur-samarbeidet vil også bli stadig viktigere fremover. En konsekvens av klimaendringene er at Nordøstpassasjen, som forbinder Europa og Asia via havområdene nord for Russland, blir lettere tilgjengelig for kommersiell trafikk. Med isfri sjørute sommer og høst (primært juli til november), kan trafikken gjennom passasjen øke. Fortsatt er det få som benytter seg av muligheten (i 2013 dreide det seg om 71 skip, hvorav 46 var i russisk transitt), men flere analytikere mener at sjøruten om kun kort tid vil være et reelt alternativ til Suezkanalen. En reise fra Rotterdam til Yokohama i Japan er nemlig 35 prosent kortere via den nordlige sjørute enn gjennom Middelhavet og Suezkanalen – og shippingbransjen

ser dermed muligheten for store innsparinger i både tidsbruk og drivstoff.

- Selv om trafikken øker i den nordlige sjørute, er det mye som må på plass før den blir et reelt og trygt alternativ for kommersiell trafikk mellom markedene i Nord-Europa, USA og Asia, sier Bjørn Gunnarsson, leder for kunnskapssenteret Centre for High North Logistics. Han utdyper:
 - Kommunikasjon og infrastruktur må først på plass, med gode navigasjonssystemer, havner og støttetjenester. Tariffsystemet som russerne har innført, bør bli mer brukervennlig, det er for byråkratisk i dag. Dessuten trenger man tilgang på isbrytere som kan følge skipene underveis, i tillegg til en god beredskap for søk, redning og opprydding av oljesøl. Det vil kreve store investeringer å få alt dette på plass, og der må nok stater bidra side om side med kommersielle interessenter.

Gunnarsson påpeker at mesteparten av den trafikken som går i den nordlige sjørute i dag, er for å frakte ressurser ut av Arktis, og ikke som en ren transportrute mellom øst og vest. Dessuten er ruten åpen bare halve året.

- Hoveddriveren for trafikken i den nordlige sjørute er olje- og gassressursene. Skal det drives petroleumsvirksomhet hele året, må man også ha mulighet for å transportere ressursene ut hele året. Det kan bli krevende – klimaet i Arktis er tøft, og om vinteren er det ekstremt kaldt og mørkt. Vår jobb i Centre for High North Logistics er å kartlegge hvilke muligheter og begrensninger som finnes, så er det opp til de arktiske nasjonene og de ulike organisasjonene å bli enige om veien videre, sier Gunnarsson.

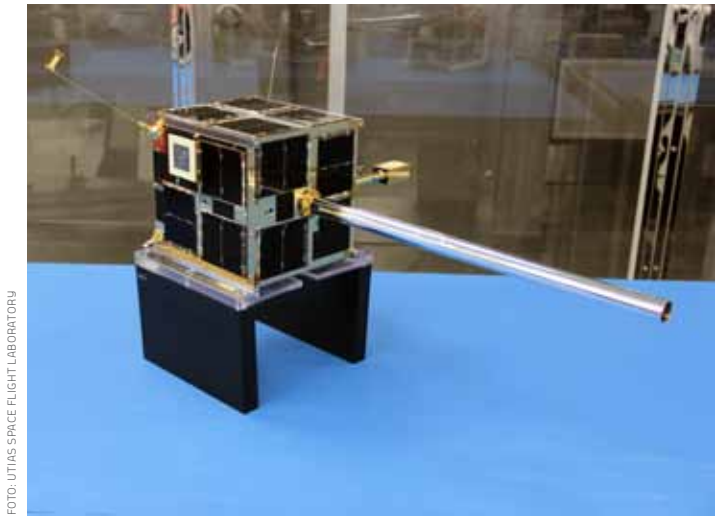
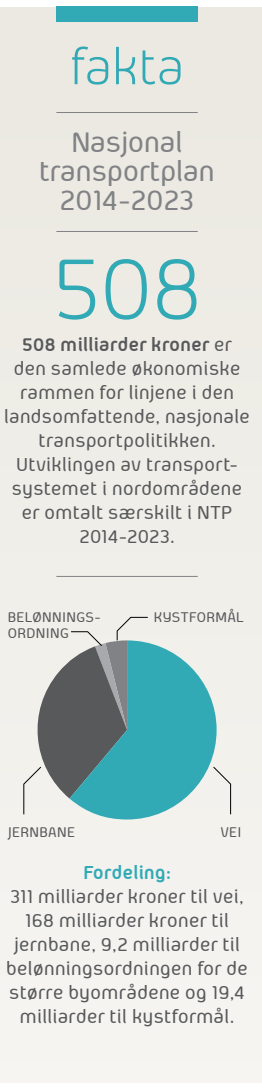


FOTO: UTIAS SPACE FLIGHT LABORATORY

Vei, bane og fly

Infrastruktur til havs er bare én del av det totale kommunikasjonsbildet i nord. Det alle de ulike brikkene i puslespillet likevel har til felles, er store avstander. Det er langt mellom byer og tettsteder i nord, bare i de tre nordligste fylkene her til lands har vi 1600 kilometer med E6, for ikke å snakke om tusenvis med riks- og fylkesvei-kilometer av varierende standard. Regjeringen har som mål å oppgradere europaveien gjennom landsdelen for å sikre bedre standard, høyne sikkerheten og redusere kjøretiden. Dette ligger inne i Nasjonal transportplan, som legger føringer for den videre utviklingen av transportsystemet i hele landet.

Flytrafikken, og da særlig på kortbanenettet, betyr mye for befolkningen og næringslivet i nord. Finnmark alene har 11 flyplasser – og de tre nordligste fylkene kan skilte med 27 av hele Norges 46 flyplasser. Forbindelsen mellom nord og sør er bra dekket inn – men også vest-sørøst skal nå få et ekstra bidrag. Etter planen starter en ny flyrute mellom Tromsø, Luleå i Sverige og Oulu i Finland i januar 2015.

Jernbanenettet i nord, derimot, er lite – skjønt ikke mindre betydningsfullt. Ofotbanen er med sine 42 korte kilometer mellom Narvik havn og riksgrensen til Sverige på Bjørnfjell, Norges viktigste godslinje. 60 prosent av antall tonn med gods som blir fraktet på norske jernbanelinjer hvert år, går over Ofotbanen – på ett enkelt spor. Det vurderes nå om kapasiteten skal utvides. ●

AISSat-2: Den veier bare seks kilo og er 20 x 20 x 20 cm liten, men gjør en viktig jobb med å overvåke skipstrafikken i polområdene.

Hva er den største utfordringen for infrastrukturen i nord?



RONNY BRUNVOLL,
daglig leder, Visit Svalbard

– Skal Svalbard ha helårsturisme, er cruise-segmentet et viktig element. For å videreutvikle oss innenfor denne virksomheten, enten det er ekspedisjons- eller oversjøiske cruise, må vi innfri stadig høyere krav til infrastruktur, som havn og tilhørende tjenester på land. Reiselivet må henge med om vi skal ta det ønskede steget videre og styrke vår posisjon som pilar i lokalsamfunnet. Vi er derfor glad for havneutbyggingen i Longyearbyen. Økte muligheter gir imidlertid også utfordringer, spesielt må søk- og redningskapasiteten nøye tilpasses aktiviteten, i tillegg til at miljøberedskapen må ha prioritet.



JARLE VESTNES,
daglig leder, Narvik Composite

– Vi jobber tett opp mot gruveindustrien i både Nord-Sverige og Russland, og den klart største utfordringen er å kunne transportere produkter raskt til kundene våre der. Flotte veier og bra jernbane til tross, vi har ikke tilgang på effektive transportløsninger over grensene i øst – noe vi særlig skulle ønsket oss langs linjen Narvik–Luleå, via Gällivare. Ofotbanen er ikke aktuell for oss, og biltransporten går bare én gang i uken. Det er altfor ineffektivt. Persontransporten er også veldig tungvinn, særlig når man skal på kundebesøk i Murmansk.



BO N. ANDERSEN,
administrerende direktør, Norsk Romsenter

– God infrastruktur betyr god samfunns-sikkerhet. Sett fra mitt ståsted innen romvirksomheten er den største utfordringen å sikre kontinuerlig drift, enten det dreier seg om forsknings- eller kommunikasjonsrelatert infrastruktur. Det er investert mye i å bygge infrastruktur, som satellitter og bakkestasjoner. Men det er ikke like enkelt å få aktører til å investere mer langsiktig i driften. Private vil sikre seg avkastning, og det krever et kommersielt drivbart grunnlag – noe som ofte er en utfordring i lite befolkede områder. Et spleiselag mellom private og offentlige aktører, kombinert med brukerfinansiering, kan være én mulig modell.

trygg ferdsel og samferdsel

Store avstander preger nordområdene. Gode transportløsninger, både internt og ut av landsdelen, er avgjørende for økt verdiskaping, mobilitet, trygghet og samarbeid over grensene.

Regjeringen vil videreutvikle transportsystemet i nord slik at det kan håndtere godsstrømmer, hverdagstransport og reiseliv på en pålitelig og bærekraftig måte. For å ta ut mer av ressurspotensialet må vi, i tillegg til forbindelsene mellom nord og sør, se på transportløsninger over landegrensene.

Norge har som ambisjon å utvikle et effektivt transportsystem i Barentsregionen, med gode interne forbindelser mellom Barentslandene og med gode eksterne forbindelser til verdensmarkedene. Transportsystemet bør legge til rette for regional utvikling og skape nye muligheter for viktige næringer. Transportsystemet skal utvikles på en miljømessig bærekraftig måte og med vekt på sikkerhet og tilgjengelighet for alle. Det er også viktig å utvikle gode overvåkings- og informasjonssystemer for sikkerhet og beredskap og for klima- og miljøovervåking.

Flaskehalser samt skredutsatte og sårbare strekninger skal utbedres. Prioriteringene i Nasjonal transportplan 2014–2023 (NTP) er utgangspunktet for å kunne utvikle transportsystemet i nord. Anbefalinger fra Joint Barents Transport Plan og et nært samarbeid mellom transportetatene i nord er viktige forutsetninger for å utvikle korridorer og operativt samarbeid på tvers av landegrensene.

Regjeringen vil oppgradere E6 slik at de veifarende får en bedre veistandard, høyere sikkerhet og kortere kjørevei. De grensekryssende riksveiene skal også utbedres, og samarbeid med nabolandene skal sikre koordinert utvikling og mest mulig lik standard over grensene.

Jernbane er viktig. Både Nordlandsbanen og Ofofbanen har mye godstransport. Videre utvikling av kapasiteten på Ofofbanen utredes i samarbeid med svenske myndigheter.

Avstandene i Nord-Norge gjør flytransport spesielt viktig for å sikre tilgjengelighet, markedskontakt og sikkerhet for innbyggere og næringsliv. Regjeringen arbeider også for å styrke helsetjenesten i nord for å kunne møte behov som følger av økt aktivitet.

Den maritime infrastrukturen skal bidra til sikker og effektiv sjøtransport. Dette er avgjørende for å utnytte ressursene i Nord-Norge godt. Velfungerende infrastruktur er viktig for maritim næringsutvikling og verdiskaping i nord.

Regjeringen prioriterer en sikker kraftforsyning. Statnett gjør store og viktige investeringer i sentralnettet, noe som vil gi økt forsyningssikkerhet i Nord-Norge. Det vil også gi grunnlag for økt produksjon av fornybar kraft og fortsatt verdiskaping i industri og næringsliv i regionen.

Regjeringen vil legge til rette for utvikling av rombaserte løsninger for navigasjon, kommunikasjon og jordobservasjon. Norges spredte befolkning, store havområder og ressursbaserte økonomi tilsier, sammen med klimaendringene, at det er behov for slike løsninger, ikke minst i nordområdene.

Regjeringens tiltak for å videreutvikle infrastrukturen i nord:

♦ **BarentsWatch:** Med oppskytingen av den nye norske satellitten AISSat-2 den 8. juli 2014, er overvåkingen av hav- og kystområdene blitt enda bedre. Samtidig utvikles det i Tromsø teknologisk infrastruktur som gjør at norske myndigheter kan utnytte den tilgjengelige informasjonen best mulig. Gjennom overvåkings- og informasjonssystemet BarentsWatch skal etater som har operativt ansvar til sjøs (politiet, tollvesenet, Forsvaret, Fiskeridirektoratet, Sjøfartsdirektoratet, Kystverket og hovedredningssentralene) kunne dele informasjon på en sikker og effektiv måte. Dermed kan etatene samarbeide bedre i forvaltningen av nordområdene, noe som vil bidra til raskere og mer samordnet respons under søk- og redningsoperasjoner samt til mer effektiv bekjempelse av fiskerikriminalitet. BarentsWatch består også av en informasjonsportal for allmennheten, noe som forenkler tilgangen til offentlig informasjon om hav og kyst. ♦

UTBEDRING AV VEINETTET:
Det er mye vei i nord, og
mange av strekningene skal
nå utbedres. Her er vi på vei
ut fra Hammerfest.

//
Norge har som ambisjon å utvikle et effektivt transportsystem i Barentsregionen.

//

Regjeringen vil videreutvikle transportsystemet i nord slik at det kan håndtere godsstrømmer, hverdagstransport og reiseliv på en pålitelig og bærekraftig måte.

► **Oppfølging av felles transportplan for Barentsområdet:** Forslaget til plan, som ble lagt frem i september 2013, peker på forhold som påvirker transportbehovet på lang sikt, og gir en oversikt over de viktigste grensekryssende transportkorridorene. En viktig del av planen er forslag til konkrete tiltak for å forbedre transportsystemet. Fra norsk side er det foreslått å utarbeide utviklingsstrategier for bestemte grensekryssende forbindelser i nord. Planen vil inngå sammen med andre grunnlagsdokumenter i arbeidet med neste nasjonal transportplan.

► **Bedre fremkommelighet og økt sikkerhet i vegnettet:** E6 på Helgeland vil bli oppgradert (18 minutter kortere reisevei) og E6 Indre Nordnes–Skardalen skredsikret (10 minutter kortere reisetid). I tillegg vil fullføring av prosjektene E6 vest for Alta (12 minutter kortere reisetid), E6 Hålogalandsbrua (20 minutter kortere reisetid) og E105 Storskog– Hesseng gi sikrere og bedre veiforbindelser.

► **Investeringstiltak på Ofotbanen:** I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det satt av 1,6 milliarder kroner som skal brukes til økt kryssingskapasitet, bedre strømforsyning og terminal- og stasjonstiltak. Prognosene til malmtransportørene tilsier at det om noen år kan bli behov for økt kapasitet i form av dobbeltspor på Ofotbanen. Dette er et prosjekt som må vurderes nærmere, også i samråd med svenske myndigheter. Det vil kunne bli aktuelt med alternativ finansiering i form av brukerbetaling.

► **Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift:** Virksomheter i transportsektoren omfattes ikke lenger av den differensierte arbeidsgiveravgiften. Regjeringen har derfor fremmet forslag til kompensasjon, blant annet i form av infrastrukturtiltak i Nord-Norge for vei-, jernbane- og kysttrafikk. På vei vil flaskehalser bli utbedret. I tillegg settes det i gang forberedende arbeid på riksvei 77 Tjernfjellet i Nordland og E6 Kvænangsfjellet i Troms. På jernbane vil tiltakene omfatte kryssingsspor på Ofotbanen og Nordlandsbanen i tillegg til etablering av holdeplass ved Reitan/Oteråga. På kystområdet blir farleden til Polarbase Hammerfest utvidet. Videre blir innseilingen til Leirpollen kvartsittbrudd



i Finnmark utbedret. Der det er inngått avtaler om offentlige innkjøp av transporttjenester, vil merkostnadene for transportselskapene kunne legges over til stat og fylkeskommune. I 2014 har fylkeskommunene fått en tilleggsbevilgning for å dekke disse utgiftene. De tre nordligste fylkene har de største utgiftene, og får dermed mest tilbakeført.

► **Større lufthavner:** Avinor har fått i oppdrag å fortsette planleggingen og utforme søknad om konsesjon med sikte på en ny, stor lufthavn ved Mo i Rana. I tillegg gjennomføres det flyfaglige utredninger ved Hammerfest og i Lofoten for å avdekke om aktuelle lokaliteter er egnet for lufthavnutbygging. Formålet er å ivareta et rutetilbud som skal være til nytte for innbyggerne, næringslivet og turismen.

► **Utredning av kommunikasjonssystemer for skipsfart i Arktis:** Satellittbasert infrastruktur spiller en stadig større rolle for å kunne håndtere de spesielle utfordringene som er knyttet til maritim aktivitet i nordområdene, særlig med tanke på kommunikasjon, sikker navigasjon og søk- og redningstjenester. Eksisterende satellittkommunikasjonssystemer har imidlertid liten eller ingen dekning nord for 75 grader. Norsk Romsenter er i ferd med å utrede mulige konsepter for satellittkommunikasjon nord for 75 grader nord.

► **Deltakelse i EUs satellittnavigasjonsprogrammer:** EUs satellittnavigasjonsprogrammer Galileo og EGNOS bidrar til presis navigasjon i nordområdene. Dette er av stor betydning blant annet for sjøsikkerheten. Stortinget ga våren 2014 sin tilslutning til norsk deltakelse i EUs satellittnavigasjonsprogrammer for perioden 2014–2020. Formell innlemmelse av programmene i EØS-avtalen er ventet i løpet av høsten 2014.

► **Nytt kaianlegg på Svalbard:** Det er satt av inntil 200 millioner kroner i Nasjonal transportplan 2014–2023 til oppgradering og bygging av ny havnestruktur i Longyearbyen. Havnekapasiteten er allerede i dag en utfordring, og bedret kapasitet vil være en forutsetning for videre utvikling og økt aktivitet i fremtiden. Utvidet kapasitet kan også være viktig for den økte betydningen som Longyearbyen

vil kunne få som base for beredskap innen redning og forurensning i nordområdene.

► **Ny analyseenhet ved Kystverkets sjøtrafikksentral:** Regjeringen viderefører arbeidet med å opprette en egen analyseenhet ved Kystverkets sjøtrafikksentral i Vardø, som vil bli bemannet av personell fra Fiskeridirektoratet og Kystverket. Enheten vil ha i oppgave blant annet å avdekke ulovlig fiske, transport av ulovlig fisk og avvik fra regelverk og prosedyrer for transport av farlig og forurenset last. I tillegg vil enheten videreformidle annen interessant informasjon som avdekkes, til de relevante offentlige etater, herunder tollvesen og politi.

► **Nye sykehus:** Det er stort behov for nye sykehus i en region med positiv utvikling, og det nye sykehuset i Kirkenes er under utbygging. Det er lagt til rette for mer omfattende beredskap og fleksibilitet med tanke på endringer som følger av økt aktivitet i regionen. Det er et utstrakt helsesamarbeid mellom Murmansk, Arkhangelsk og sykehusene i Finnmark, og det arbeides med å etablere et samarbeid og varslingsrutiner ved akutte større hendelser med betydning for liv og helse. Nytt sykehus i Stokmarknes ble åpnet i august 2014.

► **Viderefører forskningsaktiviteten innen telemedisin og e-helse:** Nasjonalt senter for samhandling og telemedisin (NST) ved Universitetssykehuset i Nord-Norge (UNN) samler, produserer og formidler kunnskap om telemedisinske tjenester, nasjonalt og internasjonalt, og arbeider for at telemedisin og e-helse tas i bruk. Dette er spesielt viktig i områder med store avstander, slik vi har i nordområdene. NST har bygget opp en betydelig nasjonal og internasjonal forskningsaktivitet og høy forskningskompetanse over mange år som skal videreføres.

► **Utvikling av el-infrastrukturen:** Statnett fikk i 2013 tilatelse til å bygge ny kraftledning fra Ofoten til Balsfjord. Ledningen vil bedre forsyningssikkerheten og legge til rette for fortsatt næringsutvikling i landsdelen. Ledningen skal etter planen være ferdig i 2017. ●

bedre beredskap og miljøvern

Miljø, sikkerhet og beredskap

PÅ VAKT: Hovedredningsentralen Nord-Norge hadde i snitt åtte hendelser hver dag i 2013. Redningsleder Lars Nedrevåg er beredt til å sende hjelp når uhellet inntreffer.

NOEN PASSER PÅ

Vakker og uberørt natur. Ständig økende næringsaktivitet og trafikk. Miljøgifter i luft og i vann. Mennesker på tur, til fjells og til havs. Det er mye å passe på i nord.

FOTO: TORGER HAUGAARD / FORSVARETS MEDIESENTER



//

Vi trenger å få på plass bedre kommunikasjon, medisinsk kapasitet og gode øvelser.

FRODE NILSSEN, SARINOR

//

Trafikken er riktignok mindre i de nordlige farvann, men når ulykken først er ute, er de utfordringene vi møter, helt forskjellige fra dem i sør.

BENT-OVE JAMTLI, HOVEDREDNINGSSENTRALEN I NORD-NORGE

S E FOR DEG FØLGENDE SCENARIO – noen år inn i fremtiden: Et cruiseskip et sted i Barentshavet treffer et isfjell. Det går hull i baugen og vann begynner å fosse inn i skipet, som har 900 passasjerer om bord. Vannet holder to–tre grader, lufttemperaturen er på samme nivå. Det er fortsatt dagslys, men om et par timer kommer kvelden og med den et varslet snøvær.

På broen har kapteinen meldt inn mayday til hovedredningssentralen, og alarmen kimer over hele båten. Alle passasjerene får beskjed om å ta på seg overlevelsedraktene og gjøre seg klar til å evakuere båten.

Hos Hovedredningssentralen Nord-Norge (HRS) i Bodø kartlegger man hvilke fartøyer som er i samme farvann, og anmoder dem om å nærme seg havaristen. Kystvaktskipet (KV) Nordkapp er det nærmeste av KV-skipene, og det setter kursen mot havaristen. På HRS er den kollektive redningsledelsen nå samlet og de koordinerer redningsarbeidet fortløpende.

Evakueringen av skipet er i gang, og etter en liten time er de 900 passasjerene i livbåtene. Sysselmannens redningshelikopter kommer fra Longyearbyen med en mobil redningsstasjon, som blir satt opp på et isflak noen hundre meter unna cruiseskipet.

En av livbåtene har kantret, og folk havner i vannet. Takket være nødarmbåndene de har på seg, der en liten mikrobrikke forteller om posisjonen deres og om de er i live, blir de raskt lokalisert

og plukket opp av redningshelikopteret. Enda et redningshelikopter er nå ankommet fra KV Nordkapp. Redningshelikoptrene plukker også opp flere redningsflåter, der opptil 30 passasjerer er om bord, og flyr dem over til isflaket.

Alle passasjerene samles på isflaket der redningsstasjonen er etablert. Stasjonen har fått ekstra utstyr fra et av Forsvarets Hercules-fly og er nå fullt operativ. En av pasientene er hardt skadet, og redningsmannskapene hjelper pasienten, med teleoverført medisinsk assistanse fra fastlandet.

Viktig å være forberedt

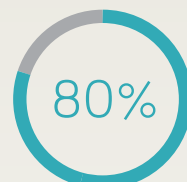
Dette er et tenkt scenario, men med økende trafikk i nordlige farvann, øker også risikoen for at denne type hendelser kan inntreffe. Da gjelder det å være forberedt – og det er dét det norske prosjektet SARiNOR handler om: å gjøre søk- og redningsaksjoner i nord mest mulig effektive.

– Norge har som ambisjon å være verdensledende innenfor planlegging, koordinering og gjennomføring av søk- og redningsoperasjoner til havs i nord, og det håper vi å bidra til gjennom SARiNOR. Da trenger vi å få på plass bedre kommunikasjon, medisinsk kapasitet og gode øvelser, sier prosjektleder Frode Nilssen.

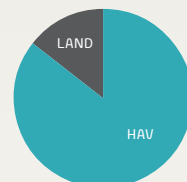
SARiNOR skal bidra til å identifisere forbedringspotensialet innenfor søk, redning, overlevelse i kaldt klima, kommunikasjon og delt situasjonsforståelse samt felles operasjoner i de norske nordområdene. Ambisjonen er at prosjektet skal komme med forslag som kan

fakta

Mye å passe på



80 prosent av norske havområder ligger nord for polarsirkelen.



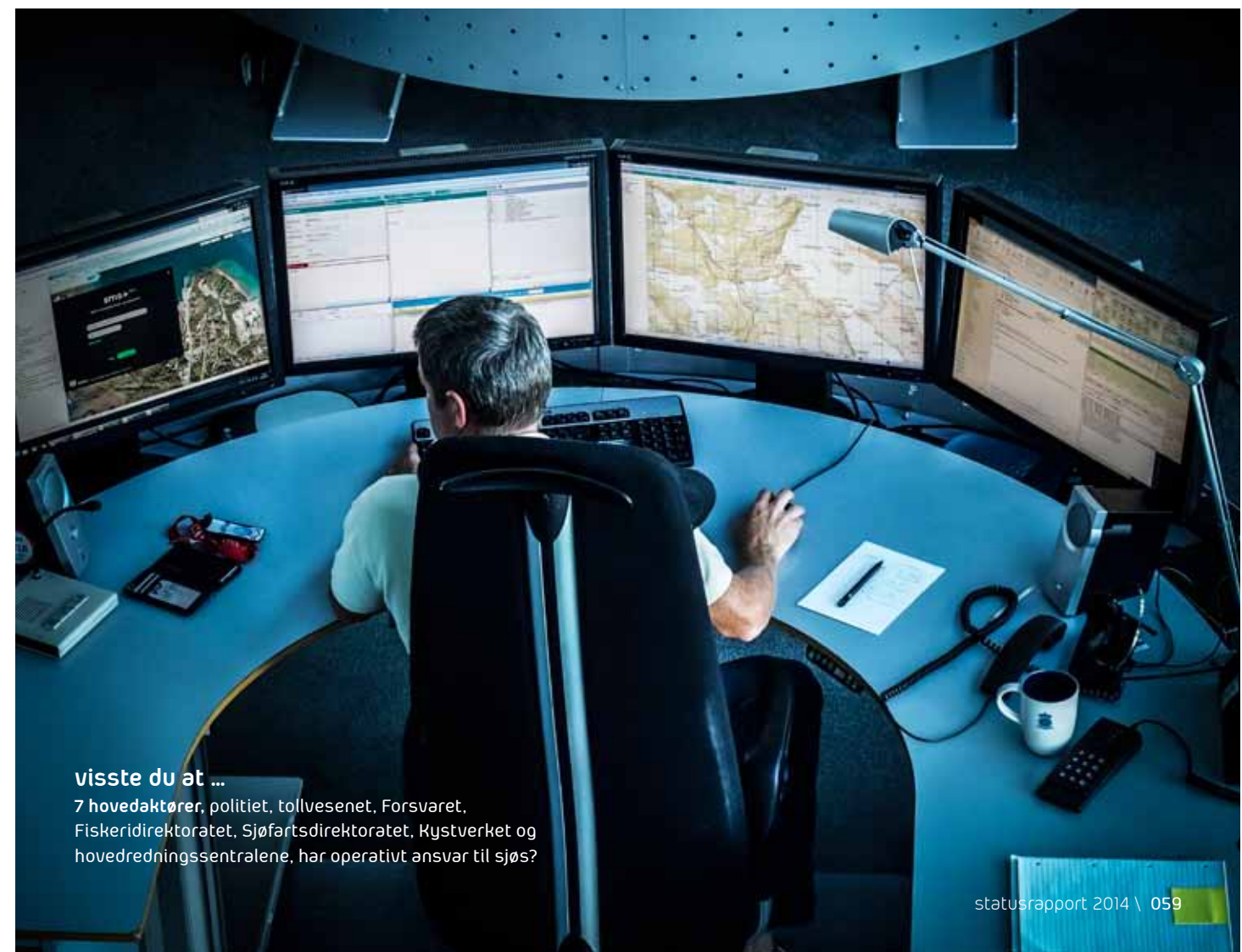
Norge har suverene rettigheter i havområder og på sokkel som er seks ganger større enn landarealet.

10,5 %

flere hendelser i 2014 enn i 2013 for Hovedredningssentralen Nord-Norge (per juli 2014).



OPPSYN: Kystvakten har mange oppgaver i nord, blant annet tolloppsyn, miljøvern, søk og redning.



visste du at ...
7 hovedaktører, politiet, tollvesenet, Forsvaret, Fiskeridirektoratet, Sjøfartsdirektoratet, Kystverket og hovedredningssentralene, har operativt ansvar til sjøs?

forbedre ytelsen utover det som er mulig i dag.

Det er Maritimt Forum Nord som har tatt initiativ til SARiNOR-prosjektet, som gjennomføres med hjelp fra en rekke aktører, som Hovedredningsentralen Nord-Norge, Kystverket, Nordland fylkeskommune, UD, oljeselskaper og organisasjoner.

Ole M. Kolstad fra Maritimt Forum Nord påpeker at det tenkte scenariet er realistisk: – Vårt scenario inneholder en rekke elementer som det i dag ikke finnes gode løsninger for. Nødarmbåndene og de mobile redningsstasjonene har vi ikke i dag. Det er heller ikke vanlig å løfte hele redningsflåter med helikopter fra sjø til isflak eller skip. Dette kan imidlertid bli en realitet etter hvert som SARiNOR ser på utviklingsmuligheter i alle delene av en redningsaksjon. Næringene i nord har ikke råd til å ha uhell, og de vil være interessert i å bidra til å utvikle gode løsninger som kan forebygge og forhindre ulykker, sier Kolstad.

Mange utfordringer

– Trafikken er riktignok mindre i de nordlige farvann, men når ulykken først er ute, er de utfordringene vi møter, helt forskjellige fra dem i sør, påpeker Bent-Ove Jamtli, avdelingsdirektør for hovedredningssentralen (HRS) i Nord-Norge. Han utdyper:

– Avstandene er større i nord. Vi har ansvaret for et område som går, grovt sagt, fra 65 grader nord og hele veien opp til Nordpolen. Kommunikasjonen er mye dårligere i dette området enn lenger sør, og vi mangler god infrastruktur flere steder. Det er dessuten mørkt store deler av året i tillegg til at is og ising skaper problemer for ferdselen. Derfor er det ekstremt viktig at de ulike etatene som har operativt ansvar, greier å samarbeide bedre, både seg imellom og med private aktører, sier Jamtli.

HRS er en av flere etater som trår til når noe skjer. I 2013 løste HRS i nord nærmere 3000 oppdrag, i snitt åtte hendelser hver dag. Når det skjer noe som setter liv og helse i fare, koordinerer HRS alle involverte etater – og kan rekvirere det som trengs av utstyr, mannskap og andre ressurser. HRS i Bodø har ansvar for omlag 80 prosent av Norges ansvarsområde for søk og redning.

Sikkerhet i fokus

God redningsberedskap blir stadig viktigere etter hvert som polarområdene åpnes for ferdsel som følge av isfrie perioder. Norge har råderett over store havområder, og vi har et stort ansvar for å



FOTO: STATENS STRÅLEVERN

være til stede i disse områdene og utvikle et godt miljøvern, overvåking og beredskap. Listen over tiltak som regjeringen har iverksatt for å sikre miljø, sikkerhet og beredskap i nord er lang:

Redningskapasiteten på Svalbard er nylig blitt styrket. Nye redningshelikoptre med større rekkevidde er på plass, en ny hangar er bygget og et nytt tjenestemannsfartøy er på plass i Longyearbyen.

Gjennom BarentsWatch utvikles et samhandlingssystem for overvåking av og informasjon om havområdene i nord, noe som vil forenkle tilgangen til og sikre utveksling av informasjon. Regjeringen vil videre etablere en miljøbase/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen, og arbeidet med å vurdere form og innhold er i gang. Medlemsstatene i Arktisk råd har nedsatt en arbeidsgruppe som skal vurdere forebyggende tiltak mot oljeforurensning i arktiske farvann.

Norge er også pådriver i Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) for å få fullført den såkalte Polarkoden og annet regelverk som har betydning for skipsfarten i Arktis.

Miljøet i nordområdene er rikt – og sårbart. Med stadig økende aktivitet blir det desto viktigere å passe på miljøet, enten det handler om å unngå akutt forurensning fra skipsfarten eller mer skjulte farer under vannoverflaten.

Miljøovervåking

Kildinbanken i Barentshavet 130 kilometer nordøst for Norge, en stille høstdag. Den fjernstyrte roboten, ROV-en, har dykket ned til 246 meters dyp og filmer vraket av den russiske atomubåten K-159, som sank under slep 30. august 2003.

KUTTER SEDIMENTPRØVER:
Forskerne Hilde Elise Heldal (HI) og Hans Christian Teien (NMBU) på K-159-tokt høsten 2014.

Det tar tid å gjøre alle analysene, men så langt er det ingenting som tyder på at K-159 lekker.

HILDE ELISE HELDAL, FORSKER VED HAVFORSKNINGSINSTITUTTET



FOTO: STATENS STRÅLEVERN

Ubåten har brukt kjernebrensel om bord, og nå skal norske og russiske forskere undersøke om den lekker radioaktivt avfall. På forskningsskipet «Ivan Petrov» er det full aktivitet. Forskerne har greid å få opp prøver av havbunnen fire steder tett inntil ubåten. Nå samler de inn vannprøver.

Stedet der ubåten ligger er en viktig fiskeplass, og forskerne fanger i tillegg fisk for å undersøke om de er radioaktive.

– Det tar tid å gjøre alle analysene, men så langt er det ingenting som tyder på at K-159 lekker. De målingene vi har gjort underveis med detektorer, viser ingen forhøyede verdier av radioaktivitet. Nivået rundt K-159 tilsvarer tilstanden i Barentshavet for øvrig, sier forsker Hilde Elise Heldal fra Havforskningsinstituttet.

Hun er med på toktet sammen med forskerkolleger fra Statens strålevern og russiske forskere samt en representant for Det internasjonale atomenergibyrået (IAEA).

Det betyr mye for Norge å samarbeide med Russland om denne type tokt fordi radioaktiv forurensning i Barentshavet vil kunne påvirke det marine livet i norsk farvann. Toktet finansieres av midler fra regjeringens atomhandlingsplan, og arbeidet er organisert gjennom den norsk-russiske ekspertgruppen for undersøkelse av radioaktiv forurensning i nordlige områder, som ligger under den norsk-russiske miljøvernkommisjonen.

– Dette er helt klart et felles, norsk-russisk prosjekt, og vi har samarbeidet godt under toktet. Nå skal vi skrive en felles rapport om funnene og resultatene – den skal være klar i løpet av 2015, sier Heldal. ●

Hva er de største utfordringene miljøet/sikkerhetsarbeidet/beredskapen står overfor i nord?



KJELL INGEBRIGTSEN,
leder, Norges fiskarlag

– Den største utfordringen for fiskerne, både langs kysten og i fjerne farvann, er å ha en beredskap som reagerer raskt nok. Tiden er en sentral faktor når en ulykke inntreffer til sjøs, da skjer alt utrolig raskt. Riktig redningsutstyr er uhyre viktig, det øker sjansen for å overleve et forlis. Ideelt sett skulle vi gjerne hatt bedre helikopterberedskap, men det koster – og en viss responstid vil vi ha uansett. Dermed er det desto viktigere med gode samarbeidsrutiner i alle ledd av redningstjenesten. BarentsWatch er et veldig bra tiltak – alt som kan styrke sikkerheten til sjøs er positivt og noe vi vil bidra til å videreutvikle.



NINA JENSEN,
generalsekretær, WWF-Norge

– Den største risikoen for miljøet i nord er skipstrafikken, med tanke på uhell og utslipp. Vi mangler beredskap, kompetanse og teknologi for å håndtere oljesøl i Arktis, og miljøet er spesielt sårbart. Videre er interessen for olje- og gassproduksjon i Arktis fortsatt stor, med den betydelige risikoen det innebærer. Det er et gigantisk paradoks at de arktiske nasjonene, som uttrykker stor bekymring for Arktis og klimaendringene, samtidig er de største utslippslandene og produsenter av fossil energi. Arktis trenger en fornybar-visjon, med ambisiøs satsing på bærekraftig skipsfart, fiskeri/havbruk, turisme og energiproduksjon. Det er dette som er fremtiden!

Hvordan kan petroleumsindustrien sikre trygge forhold for egen virksomhet, det ytre miljøet og fiskeriene?



BJØRN BJØRGVE,
industrikoordinator, ENI Norge

– Målet er en sikker og miljøvennlig produksjon. Derfor er Goliats oljevernberedskap skreddersydd til feltet der vi produserer. Helt nye beredskapsløsninger er tilpasset Barentshavet og kysten nær oss, der lokale fiskebåter deltar. Vi har også etablert en dedikert innsatsstyrke fra lokalsamfunnet som verner strandsonen. Alt dette er støttet opp av moderne oljeverndepoter ute ved kysten. Våre barrierer mot oljeforurensning er robuste og effektive. De er tilpasset lokale forhold, og de representerer beste praksis for kyst- og strandsonerberedskap på norsk sokkel. Beste praksis, ja, men vi skal ikke slutte å forbedre dette.

miljø, sikkerhet og beredskap

Klimaendringer, havforsuring og økt menneskelig aktivitet skaper nye utfordringer for miljøet. Strenge miljøkrav, økt beredskap, sikkerhetstiltak og samarbeid med andre land er nødvendig for bærekraftig virksomhet.

Nordområdene har noe av den flotteste naturen Norge kan by på. Naturmangfoldet er rikt, både på land og i havet. Dette har vært grunnlaget for bosetting, verdiskaping og velferd så lenge det har bodd folk her. Fiskeri, havbruk, landbruk, nye marine næringer og reiseliv utnytter dette naturgrunnlaget og er avhengig av en bærekraftig forvaltning.

Når påvirkningen fra klimaendringer og havforsuring øker, blir arter og økosystemer mer sårbare for tilleggsbelastninger. Det er viktig å ta hensyn til dette når det fastsettes rammer for aktiviteten, slik at den samlede belastningen på arter og økosystemer ikke blir for stor. Regjeringen vil derfor fortsatt legge strenge miljøkrav til grunn for ny virksomhet og beskytte særlig verdifulle og sårbare områder. Det er viktig med en kunnskapsbasert tilnærming der miljøkonsekvensene er grundig vurdert før det treffes beslutning om ny aktivitet.

Lange avstander, krevende klima og forholdsvis få redningsressurser er utfordringer for skipstrafikk og annen aktivitet i nordområdene. Det er derfor viktig at skip og andre installasjoner er egnet for polare farvann, og at mannskapet har fått nødvendig opplæring. Utfordringene i Arktis er grenseoverskridende og må håndteres gjennom internasjonalt samarbeid i organer som FNs sjøfartsorganisasjon IMO og regionalt i Arktisk råd.

Over 80 prosent av skipsfarten i Arktis går i norske farvann. Klimaendringene og ismeltingen har økt nordområdenes betydning, både for sjøtransport og olje- og gassvirksomhet. Regjeringen vil sikre beredskapen mot akutt forurensning og den forebyggende sjøsikkerheten i nordområdene. Medlemsstatene i Arktisk råd undertegnet på ministermøtet i Kiruna i 2013 en samarbeidsavtale om håndteringen av oljeforurensning til havs i Arktis.

Forsvarlig petroleumsvirksomhet i Arktis forutsetter inngående kunnskap om risiko. Både nasjonalt og internasjonalt er det satt i gang prosesser for å styrke risikoforståelsen og utvikle tekniske løsninger tilpasset arktiske forhold. Kunnskapen må utvikles i takt med at aktiviteten beveger seg nordover. Industrien bidrar aktivt i dette arbeidet.

Norge er en betydningsfull aktør innen søk og redning i Arktis. For å utnytte de samlede internasjonale ressursene er det imidlertid viktig å samarbeide om redning og beredskap i regionen. I tillegg til bilaterale redningsavtaler foreligger det også to mer omfattende avtaler. I 2008 inngikk Norge en avtale med Sverige, Finland og Russland om forebygging, beredskap og krisehåndtering i Barentsregionen. Medlemslandene i Arktisk råd undertegnet i 2011 en avtale om samarbeid om søk og redning i forbindelse med luft- og sjøfart i Arktis. Med dette har Norges ansvar for søk og redning blitt utvidet. ➤

//
Over 80 prosent av skipsfarten i
Arktis går i norske farvann.

STORT HAV – og lite skip.
Avstandene er store i nord,
noe som stiller ekstra krav
til beredskap og sikkerhet.

Regjeringens tiltak for å sikre miljø, sikkerhet og beredskap i nord:

◉ **Ferdigstilling av Polarkoden:** Norge er en aktiv pådriver for å få på plass globale sikkerhets- og miljøregler for skip som opererer i polare farvann. Norge har ledet arbeidsgruppen i FNs sjøfartsorganisasjon (IMO) som arbeider for å etablere den såkalte Polarkoden.

◉ **Bruke systemet med helhetlige forvaltningsplaner for havområdene:** Norge er en havnasjon og ikke minst en havressursnasjon. Gjennom arbeidet med forvaltningsplanene for norske havområder er Norge også et foregangsland når det gjelder helhetlig og økosystembasert forvaltning. Klimaendringer og økt aktivitet i hav- og kystområdene i nord skaper nye utfordringer for forvaltningen. Dette gjør det nødvendig å videreutvikle havforvaltningen for å sikre god miljøtilstand og fremme næringsvirksomhet og mat-sikkerhet innenfor bærekraftige rammer.

◉ **Forvaltningsplaner for verneområdene på Svalbard:** To tredjedeler av Svalbard er vernet. Forvaltningen av disse områdene omfatter utfordringene knyttet til klimaendringer og økt ferdsel. Det er utarbeidet forvaltningsplaner for de store naturreservatene på Øst-Svalbard, og arbeidet med tilsvarende planer for de store nasjonalparkene på Vest-Svalbard er godt i gang. Regjeringen tar sikte på at alle de store verneområdene har forvaltningsplaner i løpet av 2016.

◉ **Styrking av søk- og redningsberedskap på Svalbard:** For å styrke arbeidet med søk og redning på Svalbard og i nærliggende havområder ble Sysselmannens helikopter-tjeneste våren 2014 styrket med to Super Puma rednings-helikoptre. Helikoptrene har økt rekkevidde, redusert responstid, større lasteevne samt nytt og moderne søke-, kommunikasjons- og sikkerhetsutstyr. Samtidig ble det ferdigstilt et nytt og moderne hangarbygg tilpasset disse helikoptrene. Sysselmannens tjenestefartøy er også en sentral ressurs i rednings- og beredskapssammenheng. Fra 2014 er det på plass et nytt, moderne fartøy med bedre egenskaper innen rednings- og forurensningsberedskap, blant annet et helikopterdekk som er stort nok for de nye

Tiltak i tall



2015

Globale, bindende opplæringskrav fra IMO for å lære sjøfolk å sikre trygg ferdsel i polare farvann skal være klare i 2015.

Polarkoden

2017

Polarkoden skal etter planen tre i kraft 1. januar 2017. Polarkoden er et sett med globale sikkerhets- og miljøregler for skip som opererer i polare farvann. Polarkodens sikkerhetsdel forventes vedtatt i november 2014 og kodens miljøkrav skal vedtas våren 2015. Norge har ledet arbeidsgruppen for polarkoden i IMO.

//

Norge er en betydningsfull aktør innen søk og redning i Arktis.

helikoptrene. Ny havnestruktur i Longyearbyen vil også være viktig for stedets økte betydning som beredskapsbase i nordområdene. For at Sysselmannen skal kunne løse nye utfordringer knyttet til redning og beredskap, ble politibemanningen styrket med tre nye stillinger fra 1. juli 2014. Bakgrunnen for dette er den økte betydningen som Longyearbyen vil få fremover som base for rednings- og forurensningsberedskapen i de nordlige havområdene.

◉ **Miljørisiko- og beredskapsanalyse for Svalbard og Jan Mayen:** Kystverket vil i løpet av 2014 ferdigstille en miljørisiko- og beredskapsanalyse for Svalbard og Jan Mayen. Analysen vil gi et bedre grunnlag for å dimensjonere beredskapen mot akutt forurensning i disse områdene.

◉ **Gjennomføring av Nasjonal helseøvelse 2014 på Svalbard:** Hensikten med øvelsen er å styrke den nasjonale evnen til å lede og koordinere etater og virksomheter i en redningsoperasjon med masseskade på Svalbard.

◉ **Samarbeid for å vurdere utfordringene ved petroleumssaktivitet i Barentshavet:** I tråd med stortingsmeldingen om åpning av Barentshavet sørøst skal Petroleumstilsynet identifisere og utrede sikkerhetsutfordringene ved petroleumsvirksomhet i nord før det settes i gang aktivitet. Arbeidet skal gjøres i nært samarbeid med petroleumsnæringen.

◉ **Forsterket norsk innsats i Arktisk råd for å forebygge oljeforurensning i Arktis:** Medlemsstatene i Arktisk råd har nedsatt en arbeidsgruppe som skal vurdere tiltak for å forebygge marin oljeforurensning i Arktis. Forslag til tiltak skal legges frem på rådets ministtermøte i 2015.

◉ **Utarbeide internasjonale standarder for arktiske petroleumsoperasjoner:** Det er industrien selv som har det primære ansvar for å utarbeide standarder for petroleumsoperasjoner i nord, men Petroleumstilsynet bidrar i arbeidet med å oppdatere og utvikle slike standarder. Utenriksdepartementet støtter Standard Norges arbeid med internasjonale standarder for arktiske operasjoner i ISO (Den internasjonale standardiseringsorganisasjonen).

◉ **Miljøbase/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen:** I tråd med regjeringsplattformen skal det etableres en miljøbase/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen. Arbeidet med å vurdere basens form og innhold er i gang.

◉ **Stortingsmelding om forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning:** Regjeringen ser behov for en ny, helhetlig gjennomgang av fagfeltet forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning, og vil legge frem en stortingsmelding om temaet våren 2016. Nordområdene vil ha en viktig plass her.

◉ **Opplæring av sjøfolk for operasjon i polare farvann:** Krav til opplæring av sjøfolk er ett av de viktigste elementene som sikrer trygg ferdsel i polare farvann. Gjennom IMO bidrar Norge aktivt til utviklingen av globale, bindende opplæringskrav. Reglene forventes ferdigstilt i 2015.

◉ **Utvikling av arktisk maritimt kompetansesenter:** Regjeringen vil utrede behovet for en tydeligere koordinering av den arktiske maritime kompetansen og behovet for å utdanne sjøfolk til seilaser i polare farvann.

◉ **Initiativ for å styrke organiseringen av beredskapen i nord:** Prosjektet MARPART – Maritime Preparedness and International Partnerships in the High North (2014–2016) – skal bidra til å styrke samarbeidet mellom de viktigste beredskapsinstitusjonene og forskningsmiljøene på fagfeltet i Norge. MARPART vil se nærmere på koblingene mellom offentlig forvaltning, militære ressurser og kommersielle aktører samt på hvordan de arktiske landene kan sikre mest mulig effektiv koordinering av felles operasjoner på tvers av landegrensene. Prosjektet ledes av Nordområdesenteret i Bodø.

◉ **Initiativ for å bedre søk- og redningsoperasjoner i nordområdene:** Prosjektet SARI NOR – Search and Rescue in the High North (2013–2016) – ledes av Maritimt Forum Nord SA. Formålet med prosjektet er å skape en arena for samarbeid innen søk og redning mellom relevante private og offentlige aktører. Samarbeidet skal bidra til å utvikle og teste nye metoder som kan øke redningseffektiviteten og -kapasiteten. ◉

//

Lange avstander, krevende klima og forholdsvis få redningsressurser er utfordringer for skipstrafikk og annen aktivitet i nordområdene.

♦ **Styrke samarbeidet om helhetlig, økosystembasert havforvaltning under Arktisk råd:** Norge arbeider for å styrke samarbeidet om en helhetlig, økosystembasert havforvaltning. Arktisk råd planlegger å legge frem en felles strategisk plan for beskyttelse av havmiljøet i Arktis under ministermøte i 2015.

♦ **Felles norsk-russisk miljøovervåking i Barentshavet:** Norge og Russland samarbeider om å utvikle felles rammer for miljøovervåking i Barentshavet. Arbeidet med å utvikle en helhetlig forvaltningsplan for russisk del av Barentshavet etter modell av den norske er i gang.

♦ **Forsterket norsk innsats i Arktisk råd mot kortlivede klimadrivere:** Arktisk råd arbeider med å utvikle verktøy som kan bidra til å redusere utslippene av kortlivede klimadrivere og dermed dempe temperaturstigningen de nærmeste tiårene. Et forslag vil bli lagt frem på Arktisk råds ministermøte i 2015.

♦ **IMO-arbeidsplan for internasjonale krav til sotutslipp:** Internasjonal skipsfart er en viktig kilde til utslipp av sot. Slike utslipp har en sterkt oppvarmende effekt på klimaet. Norge er derfor en pådriver for at FNs sjøfartsorganisasjon IMO skal fastsette internasjonale krav til sotutslipp fra skip. I IMO arbeider Norge for å oppnå enighet om definisjon og målemetode og for å etablere en arbeidsplan for fastsettelse av slike krav.

♦ **Oppfølging av klimahandlingsplan for Barentsregionen:** Partene i Barentssamarbeidet har utarbeidet en handlingsplan med tiltak som kan bidra til reduserte utslipp og bedre tilpasning til klimaendringene. Norske myndigheter vil følge opp prioriterte tiltak i denne handlingsplanen.

♦ **Følge opp klimatilpasningstiltak:** Regjeringen vil styrke arbeidet med klimatilpasning i nord gjennom tiltakene

som er varslet i stortingsmeldingen om klimatilpasning i Norge (Meld. St. 33 (2012–2013)). Et sentralt tiltak er styrking av Norsk Klimaservicesenter.

♦ **Bevaring av isbjørn:** Isbjørnbestanden i Barentshavet er sårbar for klimaendringer og kan også påvirkes av økt aktivitet. En nasjonal handlingsplan for bevaring av isbjørn legger vekt på bedre overvåking og omfatter initiativ til en felles norsk-russisk isbjørntelling i 2015. Norge utarbeider sammen med de andre isbjørnlandene en internasjonal handlingsplan for å bevare isbjørnen og dens leveområder. Handlingsplanen planlegges vedtatt på partsmøtet under den internasjonale isbjørnavtalen i 2015.

♦ **Styrke samarbeidet under Arktisk råds arbeidsgruppe for bevaring av naturmangfold i Arktis (CAFF):** Norge skal sammen med Canada utarbeide en plan for oppfølging av Arktisk råds rapport om truslene mot naturmangfoldet i Arktis. Miljødirektoratet er vert for en større internasjonal konferanse om dette i desember 2014.

♦ **Handlingsplan mot fremmede arter på Svalbard:** Varmere klima og mer ferdsel øker faren for spredning og etablering av fremmede arter på Svalbard. Det er utarbeidet en handlingsplan mot fremmede arter, og prioriterte tiltak vil bli iverksatt.

♦ **Sjøkartlegging rundt Svalbard:** Det er mange områder ved Svalbard som ikke er sjøkartlagt og som mangler gode dybdemålinger. Det er et mål å gjennomføre en årlig sjøkartlegging på Svalbard for å bidra til bedre kunnskap og sikrere navigasjon. Kartplaner for Svalbard samt prioriteringene legges i samråd med Kystverket, losvesenet, forskermiljøene og Sysselmannen. I 2014 er det anskaffet nye og mer effektive sjømålingsbåter. ●

KREVENDE: Ferdsel i polare strøk, som her på Jan Mayen, er krevende på grunn av klimatiske og værmessige forhold.

FOTO: FORSVARETS MEDISENTER

mer effektive planprosesser

Mer effektive planprosesser skal sikre at prosjekter som kan bidra til vekst og utvikling, kan settes i gang uten unødig opphold.

FORENKLEDE PLANPROSESSER er en viktig del av regjeringens politikk på nasjonalt nivå. I Nordområdeutvalgets rapport fra 2013 ble det påpekt at den lange tiden for å behandle og gjennomføre store prosjekter er en flaskehals for utviklingen i nord. Derfor er forenkling også en viktig del av nordområdepolitikken. Regjeringen forenkler plan- og bygningsloven og reduserer samtidig planleggingstiden. Ansvar for plan- og bygningslovgivningen er samlet i Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Planprosess og byggesaksbehandling må virke mer effektivt sammen for at den samlede tidsbruken skal bli kortere. Det krever bedre samordning med tilgrensende regelverk, bedre samhandling mellom kommuner og sektormyndigheter, færre innsigelser og økt lokalt selvstyre. Det er et mål at planleggingstiden i større prosjekter skal kunne halveres, særlig i store samferdselsprosjekter. Det skal satses på tiltak som gir et kompetanseløft i kommuner og fylker, blant annet for å få kommunene til å tilpasse planleggingen etter behovet.

Flere tiltak gjennomføres i 2014:

- Gjennomgang av innsigelsespraksis med sikte på bedre oppfølging tidlig i planfasen og en mer enhetlig praksis.
- Forsøk i seks fylker der Fylkesmannen gis økt ansvar for å samordne statlige innsigelser samt myndighet til å avskjære innsigelser.

Forsøket vil trolig bli utvidet til å omfatte flere fylker fra 2015.

- Vurdere bruk av utfyllende forskrifter som klargjør lovregler og styrer planleggingspraksisen i en mest mulig effektiv retning.

Det er fremmet en lovproposisjon om forenklinger i plan- og bygningsloven. Følgende er foreslått:

- Fjerne femårsregelen og avløse den med et generelt krav om vurdering og eventuell oppdatering av plangrunnlaget.

Innføring av veiledende tidsfrister:

- Kommunene skal ved innsigelse sende planvedtak til Fylkesmannen innen to uker etter at det er vedtatt i kommunestyret. Fylkesmannen bør sende saken videre til Kommunal- og moderniseringsdepartementet innen fire uker.
- Reguleringsplaner bør være ferdigbehandlet og fremlagt til behandling i kommunestyret etter høring og offentlig ettersyn innen tolv uker.
- Kommunen skal underrette forslagsstiller innen tre uker dersom den beslutter ikke å fremme privat forslag til reguleringsplan.
- Forholdet mellom planprogram og konsekvensutredninger skal forenkles.
- Det igangsettes et fireårig evalueringsprogram i regi av Forskningsrådet som skal gi kunnskap til regjeringens videre arbeid, blant annet med bolig- og næringsutvikling.

fakta

Nordområdeutvalget



Nordområdeutvalget ble nedsatt av Utenriksdepartementet i april 2010 som et rådgivende utvalg for verdiskaping og næringsutvikling i nordområdene. Utvalget har vært en viktig dialogpartner for departementene. Det har brakt nordnorske perspektiver inn i utformingen av nordområdepolitikken og bidratt til engasjement og dialog i landsdelen.

I august 2013 leverte utvalget sin sluttrapport. Der fremhevet utvalget bedre tilgang på kvalifisert arbeidskraft og behov for mer effektive planprosesser ved behandling og gjennomføring av store prosjekter, som sentrale virkemidler for å utnytte potensialet for verdiskaping og næringsutvikling i nord.

GOD RESSURSTILGANG: Mineralressursene er store i nord, og med forenklete planprosesser håper regjeringen å gjøre det lettere for mineralnæringen å satse. Her fra Sydvaranger Gruve.

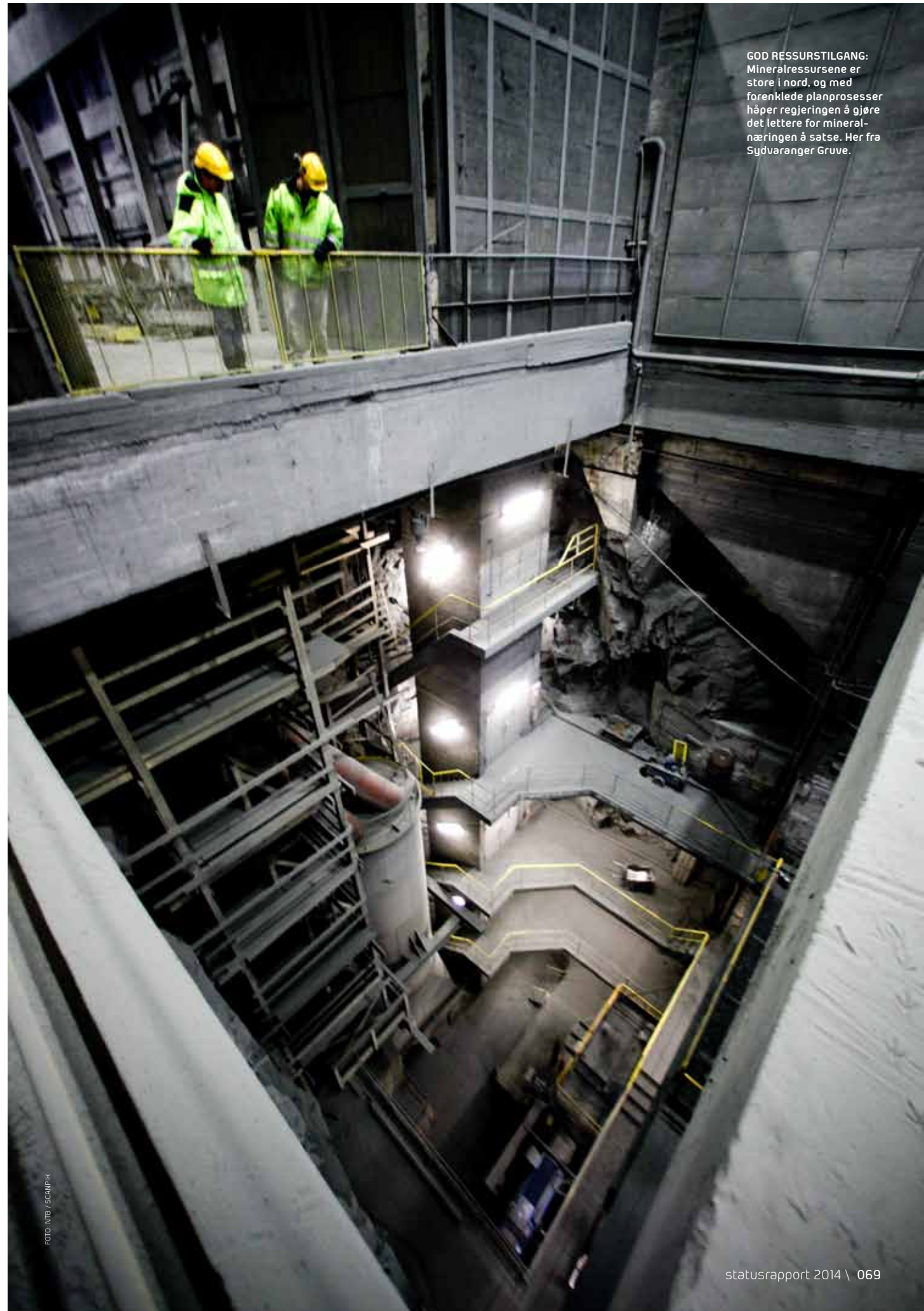
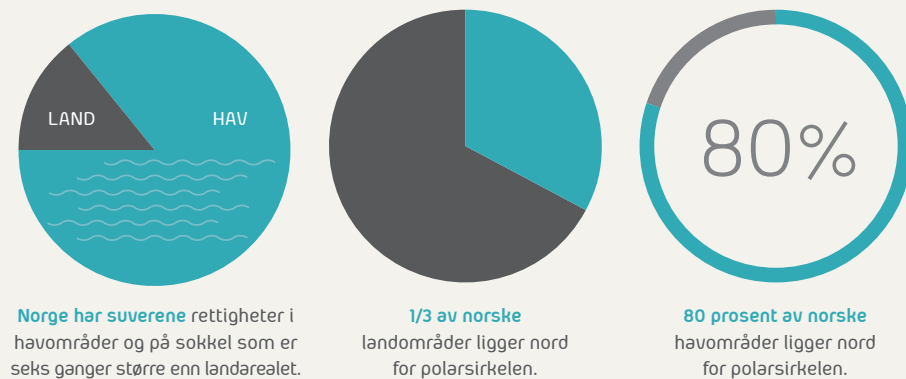


FOTO: NTB / SCANPIX

nordområdene oppsummert

Utvalgte fakta og tall som viser hvor viktige nordområdene er for Norge og verden.

store arealer



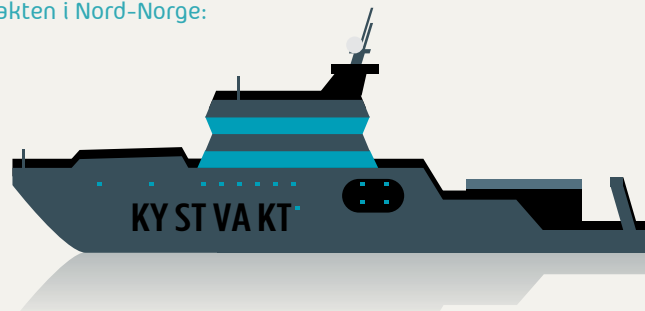
kontinuerlig overvåking

Forsvaret har som oppgave å hevde Norges suverenitet i norsk farvann. Kystvakten har en viktig rolle i dette arbeidet.

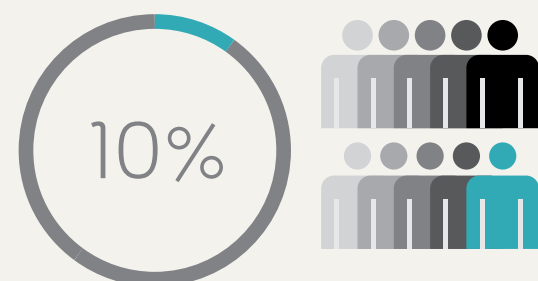
I 2013 gjennomførte Kystvakten i Nord-Norge:

2239
patruljedøgn

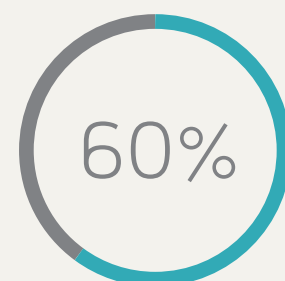
1671
fiskeriinspeksjoner



viktig befolkning



Nesten ti prosent av Norges befolkning bor nord for polarsirkelen. Ingen land i verden har større andel av sin befolkning nord for polarsirkelen enn Norge.



60 prosent av jordens befolkning er representert i Arktisk råd, inkludert observatørene.

grende reiseliv

16,7
Omsetningen i det nordnorske reiselivet i 2013 var på 16,7 milliarder kroner. Antall hotellovernattinger i Nord-Norge har økt med ti prosent hittil i 2014.



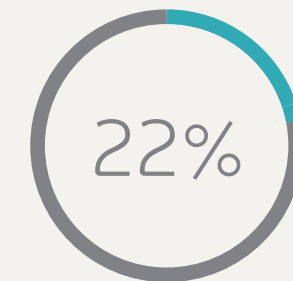
Cruisetrafikken i Nord-Norge økte med **ti prosent** fra 2013 til 2014.

Interessen for Svalbard er økende, i 2013 var 39 000 cruiseturister innom Longyearbyen.

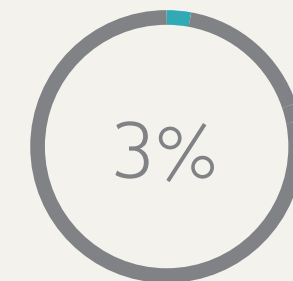
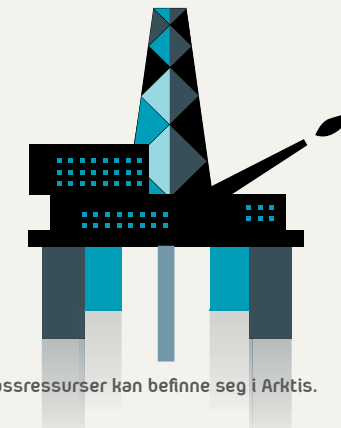


Det bor anslagsvis 80–100 000 samer totalt i Norge, Sverige, Finland og Russland. Den største andelen samer bor i Norge.

økonomisk potensial



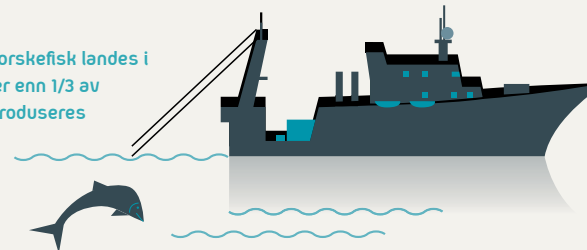
22 prosent av verdens uoppdagede olje- og gassressurser kan befinne seg i Arktis.



Ifølge Konjunkturbarometeret for Nord-Norge er vekstprognosen for BNP i 2014 og i 2015 bedre for Nord-Norge enn for resten av landet, med forventet vekst på tre prosent begge år. Forventet vekst for hele landet er to prosent i samme periode.

3/4

Om lag 3/4 av all torskefisk landes i Nord-Norge og mer enn 1/3 av all oppdrettsfisk produseres i Nordland, Troms og Finnmark.

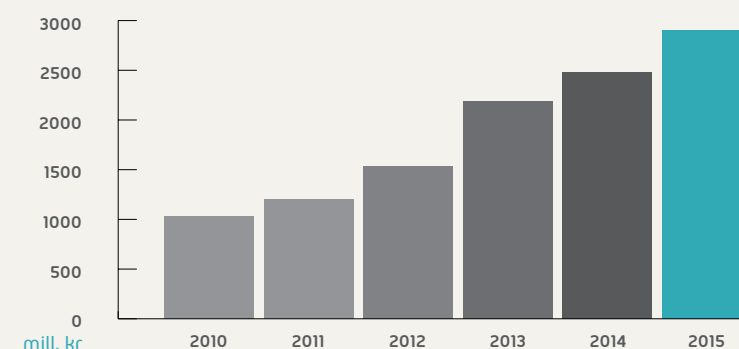


878 årsverk var i 2013 sysselsatt i mineralnæringen i Nordland, landets største mineralfylke.



Satsing på nordområdene

Nordområderelaterte bevilgninger over statsbudsjettet har økt siden 2010. Tallene gir ikke en uttømmende oversikt over nordområdesatsingen, men gir et bilde av utviklingen over tid.



sårbart miljø

15

millioner sjøfugl hekker i Barentshavet, som også har store bestander av isbjørn og hvalross. Mange arter og økosystemer i nord er sårbare for klimaendringer og økt aktivitet.



internasjonalt samarbeid

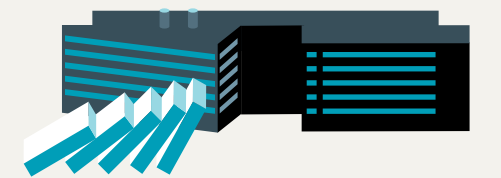
3

internasjonale sekretariater holder til i nord: Tromsø huser sekretariatet for Arktisk råd og NAMMCO, mens det internasjonale Barentssekretariatet ligger i Kirkenes.

400 000

forventede passeringer over grensen mellom Norge og Russland i 2014.

kunnskap i vekst



142 **doktorgrader** ble avlagt ved Universitetet i Tromsø og Universitetet i Nordland i 2013, en dobling fra 2006.



Nord-Norge eksporterte varer og tjenester for nær 49 milliarder kroner i 2013. Det utgjør en tredjedel av verdiskapingen i de tre nordligste fylkene. Næringslivet i landsdelen er mer eksportrettet enn norsk økonomi for øvrig og står for drøye åtte prosent av hele landets eksport utenom olje og gass, ifølge Konjunkturbarometeret for Nord-Norge.

mer informasjon finner du på regjeringen.no

nordområdene statusrapport 2014

ansvarlig utgiver:

UTENRIKSDEPARTEMENTET

i samarbeid med berørte departementer

Intervjuobjekter uttaler seg på egne vegne.

konsept og design:

REDINK AS

Bidragsytere fra Redink:

Tekst: Ruth Astrid L. Sæter

og Marianne Alfsen

Hovedfotograf: Dag Spant

Illustrasjon: Børge Bredebekk/Byhands

Forsidefoto: Kongsberg Satellite Services

Trykk: Andvord

ISBN: 978-82-7177-992-4

E-nummer: E-939 (B)

Kilder: Amap, Avinor, BarentsWatchs havneoversikt, Centre for High North Logistics, Database for statistikk om høgre utdanning, Forsvarets forskningsinstitutt, Forsvarets årsrapport, «Framtid i nord» – slutttrapport fra Kunnskapsinnhenting – verdiskaping i nord, Iris-rapporten 2013, Konjunkturbarometer for Nord-Norge høst 2014 kbnn.no, Levert 2013 – Kunnskapsparken Bodø AS, «Mineralressurser i Norge 2013» – DMF, Nasjonalbudsjettet, Nasjonal transportplan 2014–2023, NHO reiseliv Nord-Norge reiselivnord.no / statistikknett.no, Nordområdesenteret, Nordområdeutvalget – slutttrapport, Norges forskningsråd, Norsk Polarinstitutt, ssb.no, Universitetet i Nordland, Universitetet i Tromsø – Norges arktiske universitet uit.no, U.S. Geological Survey, Vegdirektoratet, Wikipedia, «Økt skipsfart i Polhavet – muligheter og utfordringer for Norge», Årsrapport fra KSAT, diverse nettmedier (Nordlys, High North News, nrk.no, BarentsObserver.com)

Les mer om regjeringens

nordområdepolitikk på regjeringen.no