

## Sak 3 –Transportpolitikk

### 1. Bakgrunn

Formålet med dette notatet er å spisse en diskusjon om hvordan norsk deltakelse i arbeidet med EUs transportpolitikk kan:

- bedre våre transportforbindelser til og fra utlandet og
- gi mer bærekraftige transportløsninger i Norge

Notatet følger opp diskusjonen fra forrige møte i europapolitisk forum om: sammenhengende transport- infrastruktur mot Europa; inkludert havner og sjøtransport og innovative løsninger for miljøvennlig transport.

#### 1.1 Kort oppsummering fra møtet 14.11.13, med vekt på oppfølgingspunkter

*Kommunesektorens medlemmer* understreket behovet for å styrke transportnettverket over grensen til Sverige og over til Jylland i Danmark. I nord er også forbindelsen østover viktig. Det er i denne forbindelse avgjørende å sikre at standarden på infrastrukturen, også i havnene, ses i sammenheng over grensene. Videre er felles europeiske standarder for lade- og fyllestasjoner, og innovasjon viktig for å tilrettelegge for økt bruk av alternative drivstoff i Norge.

*Statssekretæren i SD* framhevet viktigheten av at det norske transportnettverket har god tilkobling til utlandet, og viste til at Regjeringen deltar i internasjonalt samarbeid, med bl.a. Sverige for å ivareta dette. Regjeringen hadde per 14.11.13 ikke konkludert med om Norge skal delta i den finansielle delen av EUs nye finansieringsinstrument for transport Connecting Europe Facility CEF. Regjeringen hadde da heller ikke inntatt en offisiell posisjon til Kommissjonens initiativ og forslag til direktiv for introduksjon av alternative drivstoff i transportsektoren.

### 2. Arbeid med NTP og tilkobling til EUs transportnettverk

#### 2.1 Status for TEN-T og CEF og planer for oppfølging

Retningslinjene for TEN-T og CEF ble endelig vedtatt av EU 11. desember 2013. Budsjettet for transportdelen er på totalt 26,2 milliarder Euro. Dette er en tredobling sammenlignet med 2007 – 2013- perioden. Ni kjernenettverkskorridorer er definert som implementerings-instrument for TEN-T. Se *vedlegg 1* for oversikt over korridorer med relevans for Norge.

Europeiske koordinatorene er oppnevnt til hver av de ni korridorene, samt for sjømotorveger og trafikkstyring av jernbane. Interessentfora med deltakelse fra medlemsstatene, infrastrukturforvaltere, regionale myndigheter og interesseorganisasjoner er under etablering for hver korridor. Disse foraene vil gjennomføre analyser av de enkelte korridorene og på det grunnlag utarbeide handlingsplaner for gjennomføringen av utbyggingsprosjekter og støttende tiltak.

EU-Kommisjonen vurderer å implementere et nytt finansieringsinstrument for godstransport innenfor rammene av TEN-T og CEF, og gjennomførte nylig en høring om dette. Hensikten med dette finansieringsinstrumentet er å gjøre godstransporten mer effektiv og bærekraftig. Dette baseres på resultatene fra Marco Polo-programmene 2000 – 2013 med samme formål, der også Norge deltok.

## 2.2 Norges planlagte tilknytning til CEF

Samferdselsdepartementet har vurdert at norsk deltagelse i CEF Transport ville blitt svært kostbart, med begrenset verdi. Andelen av Norges infrastruktur som er klassifisert som kjernenettverk er liten, og omfanget av EU-midler til prosjekter ville vært begrenset.

De krav som stilles til kjernenettverket samsvarer godt med nasjonale mål, og da hovedsakelig slik de fremstår i Nasjonal transportplan 2014-2023. Norge har mao. allerede besluttet prioriteringer og utbygging som vil innfri kravene som stilles i retningslinjene, og da innen fristen i 2030. Kjernenettverket er allerede prioritert infrastruktur, uavhengig av TEN-T.

SD deltar pr. I dag ikke i noen fora for kjernekorridorene innen TEN-T. Organiseringen av disse foraene oppfattes som uformelle, der ulike aktører kan delta på forskjellige møter. SD og Jernbaneverket deltar i nært relaterte fora, for eksempel Godskorridorene III. Dette er for Norges del sammenfallende med TEN-T kjernekorridoren for jernbane.

## 2.3 Status for samarbeidet med Sverige om jernbaneutbygging

Det er enighet om å etablere et samarbeid på administrativt nivå for å vurdere hvordan kapasiteten for gods- og persontrafikken på strekningen Oslo-Göteborg kan utvikles som en helhet i et samarbeid mellom norske og svenske myndigheter. Det skal bl.a. ses på løsninger der kapasitetsøkende tiltak gjennomføres og finansieres etter en omforent plan, og arbeidsdeling mellom Norge og Sverige. Det er også aktuelt å ta opp ev. andre relevante problemstillinger for å bedre og samordne togtilbudet på begge sider av grensen. Liknende arbeid skal også vurderes for strekningene Oslo-Stockholm og Trondheim-Østersund. Mulige tiltak for godstrafikken på kort sikt skal gis særskilt prioritet, jf. bl.a. arbeidet med å legge til rette for en velfungerende godskorridor 3 Oslo/ Stockholm-Palermo. Det svenske Trafikverket og Jernbaneverket skal innen 1. september 2014 komme med forslag til avgrensning, problemstillinger og tidsplan for arbeidet.

## 2.4 Kommunesektorens engasjement gjennom europeiske interesseorganisasjoner og EU-prosjekter

### CPMR Nordsjøkommisjonen

EU-kommisjonens transportdirektorat har meddelt at regionene, deriblant CPMRs geografiske kommisjoner, vil bli invitert til å delta på det tredje møtet i foraene for gjennomføringen av kjernenettverket i september. Vest-Agder og Nordland fylkeskommuner blir involvert i slike møter gjennom sine roller i hhv. Nordsjøkommisjonens og Østersjøkommisjonens transportgrupper. Fylkeskommunene

kan på denne måten bidra til at kjernekorridorene får en god kobling til det omfattende TEN-T nettverket, og god forbindelse til 3.land som Norge.

#### Flernivåstyring i transportsektoren

Interreg Østersjøprosjektet "TransGovernance", med deltakelse fra Østlandsamarbeidet, jobber med modeller for flernivåstyring. Prosjektet har klargjort merverdien av flernivåstyring ved utvikling av transportkorridorer gjennom å synliggjøre behovet for koordinering på tvers av forvaltningsnivå og sektorer. Prosjektet viser behovet for at noen tar ledelse og ansvar for å inkludere alle interessegrupper. Endelig rapport fra prosjektet vil bli presentert i Brussel i september 2014.

#### Transportkorridoren fra Akershus og Østfold til Sverige

Store deler av transporten i denne korridoren er grenseoverskridende, og inngår i TEN-T korridoren fra Oslo til Middelhavet. Prosjektet "IGS Intermodala-Godstransporter-Statistik" under Interreg IV A Sverige-Norge-programmet, har gjennomført godsstrømsanalyser og utredet behovet for etablering av kombiterminaler i regionen. Prosjektet foreslår å få utarbeidet en godsstrategi med tydelige målbilder for hvordan man ønsker at transportmønstret skal bli i de to regionene. Etablering av flere godsterminaler er i følge prosjektet uansett en helt avgjørende forutsetning for å få mer gods over på bane, og staten bør investere i dette.

#### Samarbeid for effektivisering av den midtnordiske transportkorridoren

De midtnordiske fylker samarbeider om effektivisering av transportkorridoren gjennom Finland, Sverige og Norge gjennom Interreg IVB Østersjøprosjektet "North East Cargo Link II (NECL II)". Oppgraderingen av Meråkerbanen står sentralt i prosjektet. I NTP 2014-2023 har regjeringen satt av 3,9 mrd kr til modernisering og elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen. Dette er allerede gjennomført på svensk side. For alle grensekryssende jernbaneforbindelser er det også avgjørende at felles europeisk standard for signal-/trafikkstyringssystem (ERTMS) innføres uten nasjonale tilpasninger og særkrav som blir til hinder for trafikken.

#### Utvikling av havnefunksjonene i Trøndelag

Det jobbes med en samlet utvikling av havnefunksjonene i Trøndelag. I kombinasjon med bedre grensekryssende transportkorridorer kan dette avlaste vegtransport og jernbanesystemet sør i Skandinavia. EUs direktiv for begrensning av svovelutslipp fra skipsfarten vil midlertidig kunne gi økt transport på havner i Trøndelag og Nord-Norge, fordi disse områdene ligger utenfor sonene hvor de strengeste utslippskravene (0,01%) skal innføres allerede fra 1.januar 2015. Fra 2020 vil disse kravene gjelde for hele landet. Flere av Interreg-programmene for 2014 – 2020 (se pkt. 2.5) og Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics, <http://www.ndptl.org/home>, utvikler det europeiske samarbeidet om den midtnordiske transportkorridor og bedre forbindelser østover fra Nord-Norge.

## 2.5 EU-programmer som kan fremme transportforbindelsene til utlandet

### Interrreg V 2014 - 2020

Flere kommende Interreg-programmer med norsk deltakelse, har forslag til prioriteringer som på ulike måter kan bidra til å utvikle transportkorridorer mot Europa, bl.a.:

- *Støtte et multimodalt felles europeisk transportområde gjennom å investere i det transeuropeiske transportnettet TEN-T: [Interreg VA Øresund-Kattegat-Skagerrak \(ØKS-KASK\)](#)*

Her vil man kunne støtte analyser, effektstudier, strategier og planer, interessentmobilisering, tester, demonstrasjoner og samarbeidstiltak som kan fremme utnyttelsen og effektene av planlagte strekninger og korridorer i kjernenettverket i TEN-T. I ØKS-programmet vil dette konkret kunne gjelde transportkorridoren mellom Oslo, Gøteborg og København (deler av Nordic Triangle), samt Nordic Link-korridoren fra Kristiansand til Hirtshals med kobling til kjernenettverket gjennom Jylland.

- *Fremme regional mobilitet gjennom å koble sammen sekundære og tertiære knutepunkter med TEN-T infrastruktur, inklusive multimodale knutepunkter: [Interreg VA Øresund-Kattegat-Skagerrak](#), [Interreg VA Sverige-Norge](#), [Interreg B Østersjøprogrammet](#)*

Her vil man f.eks kunne støtte ulike tiltak (som nevnt ovenfor) for å bedre tilgjengeligheten til knutepunkter i kjernenettverket (se vedlegg 1), og styrke små og mellomstore havners attraktivitet.

For mer informasjon vises det til de aktuelle programmenes hjemmesider på [www.interreg.no](http://www.interreg.no)

### Horisont 2020

Horisont 2020 skal i tillegg til å fremme forskning på høyt nivå, også bidra til å løse samfunnsmessige utfordringer. Programmets arbeidsprogram for smart, grønn og integrert transport (se pkt 3.5 nedenfor) kan på ulike måter støtte utvikling av infrastrukturtiltak og teknologi innenfor transport og trafikkstyring. Dette kan bidra til mer miljøvennelig og effektiv transport i aktuelle korridorer.

## **3. Infrastruktur for miljøvennlig transport – innovative løsninger for økt bruk av alternative drivstoff**

### 3.1 Status for vedtak og gjennomføring av EUs pakke og direktiv for introduksjon av alternative drivstoff i transportsektoren

Samferdselsdepartementet har vært positive til intensjonene i Kommisjonens forslag. At landene i Europa på samme tid satser på innfasing av infrastruktur for alternative drivstoff, kan lette arbeidet for hvert enkelt land. Riktige prosesser og løsninger for tekniske standarder for lading og sikkerhet vil være kostnadsbesparende for flere parter på sikt. Særlig gjelder dette for å finne gode løsninger for grensekryssende transport.

Direktivforslaget harmonerte godt med norske nasjonale mål for transportområdet jf. Meld. St. 21 Norsk Klimapolitikk. Her nevnes bl.a. målet om at gjennomsnittlige utslipp fra nye personbiler i 2020 ikke skal overstige et gjennomsnitt på 85 gram CO<sub>2</sub>/km. Dette skal oppnås bl.a. ved å bidra til utbygging av infrastruktur for elektrifisering og alternative drivstoff.

Det er oppnådd enighet om et kompromiss mellom Kommisjonen, Parlamentet og Rådet, men endelig tekst er ikke publisert ennå. Lovteksten er nå mer fleksibel på hvordan medlemslandene skal oppnå direktivets overordnede hensikt. Det er faktiske markedsbehov og forholdene i de ulike medlemslandene som vil legge føringer for hvordan virkemiddelbruken og målene settes. Medlemslandene vil dermed i større grad selv kunne fastsette egne mål for etablering av infrastruktur for ulike energibærere. I tillegg utsettes fristene for når infrastrukturen må være på plass.

### 3.2 Planer for gjennomføringen av direktivet i Norge

Avhengig av nasjonalt ambisjonsnivå, kan kostnadene med planer for alternative drivstoff komme opp mot 1 mrd. kr. Dette er overslag gjort på bakgrunn av det opprinnelige forslaget fra Kommisjonen. Det meste av kostnadene må trolig dekkes av norske myndigheter gjennom bevilgninger og støtteordninger som Transnova. Transnova skal gi utløsende investeringsstøtte til prosjekt med mål å erstatte fossile drivstoff med alternativer som gir lavere – eller ingen – CO<sub>2</sub>-utslipp. Bevilgningene til Transnova er for 2014 på 89,6 mill. kr. Mandatet til Transnova omfatter færre energibærere enn det som er inngår i direktivforslagets definisjon av "alternative energibærere", bl.a. naturgass til vegtransport. Transnova kan gi støtte infrastruktur til LNG. Selv om dette er et fossilt drivstoff, kan det bidra til energieffektivisering i maritim sektor..

Særlig for hydrogen er det urealistisk for Norge å innfri kravet innen 2020. Norske næringsaktører påpeker selv at industrien må finne det kommersielt interessant å engasjere seg, og at infrastrukturen må utvikles i takt med bilfabrikantenes utvikling. Pris på kjøretøyene og for drivstoffet er fortsatt svært høy. Det er usikkert hvor markedsklar teknologien er. Til tross for mange års støtte gjennom Transnova til hydrogenfyllestasjoner, har Norge ikke hatt suksess med å fase inn hydrogenkjøretøy.

Særlig ved tiltak som er aktuelle gitt direktivets motivasjon men er svært kostnadskrevenne feks ennå er lite markedsklare må det gjøres en samlet vurdering av miljøgevinstene ved ulike drivstoff/ energibærerne. Det er nødvendig å se på eksisterende infrastruktur i Norge i sammenheng med kravene i direktivet, og andre bindende mål og krav som Norge per i dag er forpliktet til, for EUs direktiv for lokal luftkvalitet, Kyoto-protokollen og Gøteborg-protokollen.

### 3.3 EUs pakke for urban mobilitet

EU-kommisjonen lanserte i desember 2013 en pakke for urban mobilitet. Med denne pakken ønsker Kommisjonen å forsterke støttetiltak innenfor dette området gjennom å:

- Dele erfaringer, fremheve best praksis og fremme samarbeid knyttet til byers «Sustainable Urban Mobility Plans».
- Gi målrettet økonomisk støtte .

- Innrette forskning og innovasjon mot å levere løsninger på bytransportutfordringer.
- Involvere medlemsstatene og fremme internasjonalt samarbeid.

Dette initiativet har en bredere innfallsvinkel enn "Clean Power-pakken". Kommunesektoren har ansvar for kollektivtransport og overordnet mobilitetsplanlegging med miljøsoner, rushtidsavgifter osv. Det er derfor viktig at Norge bruker opparbeidet kunnskap, nettverk, erfaringer og økonomiske virkemidler gjennom fortsatt deltakelse i europeiske interesseorganisasjoner som EUROCITIES, CPMR og AER, og deltar i aktuelle prosjekter under Interreg og Horisont 2020.

#### 3.4 Kommunesektorens engasjement gjennom deltakelse i europeiske interesseorganisasjoner og EU-prosjekter

Et posisjonsnotat fra AER (2012) påpeker problemet med fravær av en felles europeisk standard for ladeinfrastruktur for elektriske kjøretøyer, og at dette vil medføre senere opptak av slike kjøretøyer. EU oppfordres til så snart som mulig å vedta en europeisk politikk for ladeinfrastruktur. AER ber også om at EU anerkjenner de spesielle utfordringene med å utvikle ladeinfrastruktur i perifere områder. Posisjonsnotatet tar videre til orde for å utvikle en felles europeisk database for ladepunkter som skal lette allmenhetens tilgang til disse. AERs posisjonsnotat er blitt tatt hensyn til i Europaparlamentets første gjennomgang (reading) av direktivene i tilknytning til "Clean Power for Transport-pakken" i april i år. Se nærmere omtale i vedlegg 2.

POLIS er et interesseorgan for europeiske byer med mål om å fremme bærekraftig transport og mobilitet. Trondheim er eneste medlem fra Norge. Organisasjonen konsulterer medlemsbyene direkte som underlag for innspill til Regionkomiteens uttalelse til EU-kommisjonens pakke for bymobilitet. Utdrag fra uttalelsen finnes i vedlegg 2.

#### 3.5 EU-programmer som kan fremme innovative løsninger for miljøvennlig transport

##### Horisont 2020

I arbeidsprogrammet for smart, grønn og integrert transport for 2014 – 2015 omfattes alle transportformer, samt tverrgående komponenter for intelligente transportsystemer. Budsjettet for arbeidsprogrammet er på 792 millioner Euro. Det overordnede målet er å fremme et transportsystem som er ressurseffektivt, klima- og miljøvennlig, brukerorientert, sikkert og sømløst (god flyt, fravær av flaskehals). Hensynet til å gjøre europeisk transportindustri mer konkurransedyktig globalt er også viktig. Arbeidsprogrammet har tre hovedutlysninger: "Mobilitet for vekst", "grønne kjøretøyer" og "småbedrifter og snarvei til innovasjon i transportsektoren". Flere av utlysningene har allerede åpnet mens andre har frist utover i 2014 og 2015. Se vedlegg 2 for utfyllende informasjon.

Det er verdt å merke seg at arbeidsprogrammet ikke kun støtter fou- og teknologiutvikling, men også "myke" og politikorienterte tiltak i tilknytning til planlegging, regulering, atferdspåvirkning, brukermedvirkning, samarbeid og styring.

Kommunesektoren bør aktivt bruke sin erfaring med Interreg, deltakelse i europeiske interesseorganisasjoner og nettverk, samt i aktuelle EU-prosjekter som plattform for å delta i relevante Horisont 2020-prosjekter på dette området.

#### Interreg V

Også flere av Interreg-programmene for 2014 – 2020 som Norge kan delta i, har forslag om prioriteter for utvikling av innovativ og miljøvennlig transport. Disse prioritene har klare grenseflater med det forannevnte arbeidsprogrammet i Horisont 2020. Nedenfor følger noen slike prioriteter, med henvisning til aktuelle programmer:

- *Fremme lavkarbon-strategier for alle typer av territorier, særlig i urbane områder, inkludert utvikling av bærekraftig, multimodal bytransport : Interreg Europe (tidligere Interreg C)*
- *Utvikle og forbedre miljøvennlige og lite karbon-baserte transportsystemer, inkludert innenlandske vannveier, maritim transport, havner, multimodale forbindelser, regional og lokal mobilitet: Interreg VA Øresund-Kattegat-Skagerrak, Sverige-Norge, Botnia-Atlantica, Interreg VB Østersjøprogrammet og Nordsjøprogrammet.*

Transport-orienterte prosjekter kan også støttes under de tematiske mål for forskning og innovasjon og lavkarbonøkonomi (fornybar energi og energieffektivitet) som inngår i øvrige Interreg-programmer.

#### **4 Forslag til diskusjon**

- a) Hvordan kan staten og kommunesektoren samarbeide mer målrettet for å sikre at transportkorridorer ut av Norge får god tilkobling til EUs transportnettverk, og hvordan bør dette følges opp i gjennomføringen av NTP 2014 – 2023?
- b) Kan det med utgangspunkt i a) være hensiktsmessig å etablere et internasjonalt transportforum, med deltakelse fra aktuelle departementer, transportetater, interesseorganisasjoner og kommunesektoren?
- c) Hvordan kan (evt.) avtalte tiltak eller prosesser på transportområdet følges opp mellom staten og kommunesektoren, etter denne gjennomgangen og diskusjonen i EPF?
- d) Hvordan kan Interreg og Horisont 2020 brukes mer målrettet til å utvikle transportforbindelser til utlandet og bærekraftige transportløsninger?
- e) Hvordan kan det legges til rette for at Norge lærer av EUs pakke for urban mobilitet, f.eks gjennom å etablere en database med god praksis?