

# Vedlegg 1

## Grensekryssende infrastruktur og transport

Det er 16 riksveger og 4 jernbaner i Norge som krysser landegrensen til naboland. De fleste av dem til Sverige. I dette notatet redegjør vi kort for status og utviklingstrekk for disse landforbindelsene over riksgrensen. Vi har tatt utgangspunkt i inndelingen i utlandsforbindelser i NTP 2014-2023. Etter dette redegjør vi kort for status og utvikling samlet for henholdsvis sjøtransport og lufttransport.

Vi redegjør også for behov for og eventuelle hinder mot samordning med naboland, først og fremst Sverige.

### Utlandsforbindelse 1

Dette er den viktigste forbindelsen over riksgrensen og omfatter E6 ved Svinesund og Østfoldbanen ved Kornsjø.

#### E6 over Svinesund

E6 over Svinesund er den viktigste vegforbindelsen mellom Norge og utlandet, både for person- og godstransport. Den knytter sammen befolkningsrike regioner på Østlandet og den svenske vestkysten og forbinder det norske vegnettet med det europeiske. E6 inngår i kjernenettverket til TEN-T. Standarden på vegen er god. Det er gjennomgående firefelts veg, unntatt en mindre strekning ved Tanumshede i Sverige. Men denne vil bli bygget ut som firefelts veg innen et par år. Hastigheten er til store deler 110 km/timen.

Om lag halvparten av vegtrafikken over riksgrensen går over Svinesund, og om lag 70 prosent av importgodset på lastebil over landegrensen passerer Svinesund. Det meste av dette godset skal til Østlandet, og 60 prosent kommer fra Sverige. Det har i senere år vært en stor økning av handlereiser til Sverige. Dette har også bidratt til en stor trafikkvekst over Svinesund. I gjennomsnitt passerer om lag 50 000 personer og 2 500 lastebiler grensen ved Svinesund hver dag. Årsdøgntrafikken over Svinesund er om lag 22 000 kjøretøyer/døgn, hvorav om lag 14 500 kjøretøyer/døgn på E6. Av dette er om lag 2 300 lastebiler. Det går også om lag 200 lastebiler på gamle vegen.

Til sammen bor det drøyt 3 mill. mennesker i storregionen Oslo – Göteborg. Det har vært en økende pendling over grensen de siste ti årene, først og fremst fra Sverige til Norge. Det er en omfattende grensehandel, der mange reiser fra Norge til Sverige for å gjøre innkjøp. Svinesund har også stor betydning for turisme mellom Norge og Sverige og til og fra kontinentet. Dette gjelder både sommer og vinter. Om lag 40 prosent av turistene som kommer til Norge benytter E6 over Svinesund.

Den raske trafikkveksten på E6 over Svinesund er en utfordring, ikke minst den store økningen av godstransporter på veg. En overføring av godstransport fra veg til bane skulle kunne gi bedre framkommelighet og sikkerhet på E6, men for å få dette til må standarden på jernbanen høyes vesentlig. En bedre standard på jernbanen kan også gjøre det mulig å bedre togtilbudet for persontransport mellom Oslo og Göteborg og videre mot København.

Det er ikke nå behov for å planlegge videre utvikling av E6. Det kan være behov for samordning med Sverige når det gjelder å oppfylle TEN-T krav om hvileplasser og alternative drivstoff. Det er også behov for samarbeid om trafikantinformasjon og om bompengeinnkrevningen ved Svinesund.

#### Østfoldbanen

Østfoldbanens Vestre linje er 166 km fra Oslo til Kornsjø. Av dette er 58 km dobbeltspor fra Oslo S til Sandbukta ved Moss, og det foreligger også en dobbeltsporstreking på 6 km mellom Såstad og Haug i Rygge kommune. Banens standard er forholdsvis god, men kontaktledningen mellom Fredrikstad og Sarpsborg er gammel og skal skiftes ut. Kapasiteten er til dels begrenset, og innerstrekingen Oslo –

Ski er til dels overbelastet. Dette vil avhjelpes betydelig når det nye dobbeltsporet, Follobanen, står ferdig i 2021. For godstog er også manglende eller for korte kryssingsspor en begrensning fra Moss og sydover.

Østfoldbanens østre linje er ca. 85 km enkeltsporet bane mellom Ski og Sarpsborg. Standarden er relativt god, men banen kan ikke benyttes av godstog i ordinær trafikk. For øvrig er en rekke av banens stasjoner under oppgradering i forbindelse med innføring av signal-/sikringssystemet ERTMS. Systemet settes i drift medio 2015 som første banestrekning i landet.

På svensk side utgjør strekningen Kornsjø – Göteborg 183 km. Av disse er strekningen Kornsjø – Öxnered enkeltsporet, mens strekningen Öxnered – Göteborg på ca. 80 km ble åpnet med dobbeltspor i 2012. Traséen fra Kornsjø og sydover er noe mindre kurverik enn på norsk side, og fra Dals Rostock til Erkstad ble det midt på 90-tallet åpnet ny trasé for hastighet inntil 200 km/t. Kapasiteten på linjen mellom Kornsjø og Erikstad er god på grunn av liten trafikk, mens den fra Trollhättan til Göteborg er anstrengt selv med nytt dobbeltspor.

Bohusbanan er en enkeltsporet bane fra Göteborg via Uddevalla og til Strömstad. Standarden er forholdsvis god mellom Göteborg og Uddevalla, mens banen fra Uddevalla og Strömstad kun håndterer lett persontrafikk.

I Norge er Østfoldbanen høyt prioritert med oppstart og gjennomføring av Follobanen innen 2021, og nytt dobbeltspor fra Sandbukta/Moss fram til Sarpsborg innen 2026. Østre linje er som nevnt prøvestrekning for ERTMS, og det gjennomføres i denne forbindelse stasjonstiltak på 5 stasjoner. På svensk side er det ikke prioritert større tiltak på banen mot Norge i perioden fram mot 2027.

Østfoldbanen er trafikkert med lokal- region-/fjerntog og godstog mellom Oslo og Ski. Videre til Moss går ytterlokal samt IC med timesfrekvens og godstog. IC går videre til Halden med times-frekvens, og derfra forlenges tre avganger i døgnet til Göteborg. Disse tre avgangene (seks tur-retur) er eneste persontogtilbud på strekningen Halden – Erikstad/Öxnered. Ved Erikstad møter banen fra Norge banen fra Kil/Karlstad. Her er det betydelig mer trafikk, som øker ytterligere fra Öxnered/ Trollhättan til Göteborg. Særlig blir kapasiteten sterkt utnyttet mellom Älvängen og Göteborg med kvartersfrekvens på pendeltogene. Fra Göteborg går videre et betydelig antall godstog mot Kil/Karlstad og nordover, men også godstog som går via Kongsvingerbanen til Alnabru.

Østfoldbanens Østre linje har timesfrekvens på persontog mellom Ski og Mysen, med enkelte avganger forlenget til Rakkestad. Herfra til Sarpsborg går det ikke tog i fast rute, og det går normalt heller ikke godstog på Østre linje.

Bohusbanan har persontrafikk mellom Göteborg og Strömstad.

Østfoldbanen vil styrkes med Follobanen og nytt dobbeltspor til Halden. På svensk side er det dobbeltspor mellom Göteborg og Öxnered. For strekningen Halden – Öxnered foreligger det pr. dato ingen planer om utvikling på noen side av grensen. Her må målet være å utvikle jernbanen slik at reisetiden mellom Oslo og Göteborg på sikt er klart bedre for tog enn for buss/bil langs E6. For godstrafikken kan tenkes to modeller:

- Halden - Öxnered bygges ut også med sikte på godstransport. Det stiller krav til stigningsforhold og forbikjøringsspor med optimal avstand i forhold til ruteplaner og hastighetsnivå på person- og godstog. Om gods så skal kjøres Vestre linje eller Østre linje mellom Sarpsborg og Ski må avklares i videre utredningsarbeid.
- Halden – Öxnered bygges ut kun for persontrafikk. Persontog har ikke de samme strenge krav til vertikalkurvatur, og det vil heller ikke være aktuelt med forbikjøringsspor. For godstrafikken blir alternativet da enten å kjøre via Kil og Kongsvingerbanen, eller det kan tenkes egen godsbane ved å koble sammen dagens spor ved Isebakke med Bohusbanan på Skee rett øst for Strömstad. Det er ca. 20 km i luftlinje, men krever bru

ved Svinesund. I tillegg kreves opprusting av Bohusbanan, i alle fall fra Skee til Uddevalla.

Ingen av disse alternativene er enkle eller uten omfattende kostnader.

Den norske og svenske regjeringen har bestemt seg for å gjennomføre en felles utredning når det gjelder utvikling av jernbanen mellom Oslo og Göteborg, særlig med tanke på å kunne dempe den stadig økende godstransporten på vei. I påvente av denne utredningen går vi ikke nærmere inn på strategier eller nye tiltak på jernbanenettet ut over det som foreligger i gjeldende NTP.

#### **Utlandsforbindelse 4**

Denne utlandsforbindelse omfatter først og fremst veg- og jernbaneforbindelser mot Stockholmsregionen og andre områder i Svealand og Nordre Götaland.

#### **E18 over Ørje**

E18 er den nest viktigste vegforbindelsen over grensen. Om lag 20 prosent av all godstransport på veg mellom Norge og utlandet går over Ørje. Forbindelsen utnyttes også av godstransport mellom Sør-Norge og Nord-Norge som går på veg gjennom Sverige. Vegen over grensen har en ÅDT på om lag 6 100 kjøretøyer/døgn, hvorav nesten 900 er lastebiler. Vegen inngår i TEN-T.

I Nasjonal transportplan 2014-2023 inngår ferdigstilling av utbygging av møtefri E18 i Østfold. Vegen er i hovedsak planlagt som to/trefelts veg med midtrekkverk på delen riksgrensen – Momarken og firefelts veg innenfor Momarken. På resterende del i Akershus blir utbyggingen av fire felts veg begynt på i planperioden. Delen i Sverige mangler møtefri veg på større delen av strekningen mellom Karlstad og Töcksfors. Unntatt en strekning vest for Karlstad er dette heller ikke lagt inn i den svenske nasjonale planen. Standarden kommer altså å bli bedre og sikkerheten høyere på den norske siden enn den svenske for lang tid framover.

Det er en del pendling over grensen også i denne korridoren, i hovedsak fra byer i Värmland til Norge. I den andre retningen er det omfattende innkjøpsreiser.

Trafikkveksten av både tungtransport og privatbil vil være en utfordring, først og fremst for trafiksikkerheten på den svenske siden der det mangler møtefri veg. En utbygget jernbanelinje skulle kunne avlaste vegen fra en del av trafikkøkningen og derigjennom bidra til bedre sikkerhet, framkommelighet og miljø. I dag har imidlertid jernbanen ikke tilfredsstillende konkurransevne mot vegtrafikken på grunn av begrenset kapasitet på banen vest for Karlstad/Arvika. Det går likevel betydelig godstrafikk over Kongsvingerbanen.

Når det gjelder videre utvikling av E18 er det viktigste i Norge å fullføre de planer som finnes i NTP 2014-2023, slik at det blir møtefri veg på hele strekningen. Man har ikke samme prioritering på den svenske siden av grensen. Det vil ta lang tid før det blir møtefri veg. Dette kan det være behov for å diskutere med Sverige. Det handler også om å oppfylle kravene til kjernenettverket i TEN-T. I denne sammenhengen bør vi også felles diskutere hvordan kravene til hvileplasser og alternative drivstoff oppfylles. Trafikantinformasjon er også et tema for samarbeid med Sverige.

#### **Rv 2 over Magnor**

Grensekryssingen ved Magnor er den tredje største for tungtransport men den nest største for totaltrafikken. Ved grensen er ÅDT om lag 7 100 kjøretøyer/døgn, hvorav nesten 600 lastebiler. Dette betyr at 5/6 av personbiltrafikken og 3/4 av tungtransporten over Norges landegrense passerer over de tre forbindelsene Svinesund, Ørje og Magnor. Kun 1/6 av personbilene og 1/4 av lastebilene passerer over de resterende 13 riksvegforbindelsene.

Vegen er viktig for trafikk mellom Trøndelag/Oppland/Hedmark og Sør-Sverige/kontinentet. Vegen er også viktig for pendling fra deler av Värmland til blant annet Kongsvinger og Gardermoen-området. Vegen er en tofelts veg med i hovedsak 8,5 m bredde på norske siden. Fortsatt trafikkøkning kan med tiden bli en sikkerhetsmessig utfordring. Trafikken og hastigheten tilsier at det bør være møtefri veg

både i Norge og Sverige. Det kan være behov for diskusjoner med Sverige om en felles sikkerhetsstandard, men vegen på svenske siden er ikke en stamveg. I Sverige vil det bli gjennomført en åtgärdsvalsstudie for strekningen Charlottenberg riksgrensen i 2015. Det er viktig at Statens vegvesen bidrar i dette arbeidet.

### **E16 over Riksåsen**

I 2012 ble flere riksveger i Norge og Sverige omklassifisert til E16. I disse landene går nå denne europavegen mellom Bergen og Gävle, med en arm fra Hønefoss til Sandvika. Omskiltningen til E16 mellom Hønefoss og Gävle var et resultat av et initiativ fra den svenske infrastrukturministeren og den norske samferdselsministeren om å sende en søknad til FN om omklassifisering til europaveg. Men det var også et resultat av lang tids samarbeid mellom svenske kommuner, Kongsvinger kommune, fylkeskommuner, landsting og andre interessenter langs strekningen i organisasjonen Partnerskap E16.

E16 er en viktig veg som går mellom Bergen og Gävle, men det er få trafikanter som kjører hele denne strekningen. E16 er en hovedvegforbindelse mellom Bergen og Oslo, men også her er det få trafikanter som kjører hele strekningen. På hver delstrekning er det den regionale og lokale trafikken som dominerer sterkt. Det pågår omfattende utbedringer av E16 over Filefjell og det planlegges ny veg på strekningene nærmest Oslo og Bergen, samt på en del vest for Gardermoen. På strekningen Oslo – Kongsvinger pågår utbygging og planlegging av firefelts veg på hele strekningen. Når alle disse utbyggingsplanene er realisert vil E16 ha en god standard på en stor del av strekningen i Norge, unntatt strekningen fra Kongsvinger til riksgrensen. Unntatt delstrekningen riksgrensen – Torsby har E16 også en god standard i forhold til trafikken på store deler av strekningen i Sverige. Dette innebærer at strekningen mellom Kongsvinger og Torsby over riksgrensen kan sees på som den feilende lenken mellom Bergen og Gävle, der det ikke finnes planer på hvordan vegen kan utvikles. Trafikken over grensen er imidlertid lav; ÅDT 600 kjøretøyer/døgn. Dette kan sammenlignes med 14 500 kjøretøyer/døgn på E6 over Svinesund, 6100 kjøretøyer/døgn på E18 ved Ørje og 7 100 kjøretøyer/døgn på rv 2 ved Magnor. Antall lastebiler er mindre enn 100 sammenlignet med henholdsvis 2 400, 900 og 600. Den lave trafikkmengden kan nok til dels forklares med den dårlige vegstandarden på E16 over grensen, men det er vanskelig å tro at det finnes et stort oppdemmet behov. Det er en del pendling fra Torsby til Norge og en del turisttrafikk i andre retningen av nordmenn som har hytte i Värmland og Dalarna.

Utfordringen på denne grensekryssingen er den lave standarden mellom Kongsvinger og Torsby, først og fremst på den norske delen av denne strekningen. Vegen har en bredde på 6,0-7,5 m og en utfordrende vertikal- og horisontalkurvatur. For tungtransporten er det lav framkommelighet. I tillegg er det et problem at det ikke finnes en tollstasjon.

På bakgrunn av den lave trafikken på strekningen har hverken Norge eller Sverige planer på tiltak i gjeldende nasjonal transportplan. Landene bør imidlertid samarbeide om en felles syn på den videre utviklingen av denne forbindelsen.

### **Rv 25 over Trysil**

Det er lave trafikkmengder over denne grensepassasjen; ÅDT mindre enn 400 kjøretøyer/døgn, hvorav 70 lastebiler. Spesielt vintertid kan det imidlertid være mye turisttrafikk mellom Trysil og Sälen, som begge er store vintersportområder. På norsk side har vegen en bredde på 5,5-7,0 m. Det langsiktige behovet er å utbedre vegen til 8,5 m. Det er ikke noe stort behov for samordning med Sverige.

### **Kongsvingerbanen**

Kongsvingerbanen/Grensebanen er enkeltsporet med relativt god kurvatur. For få og for korte kryssingsspor medfører imidlertid at kapasiteten til tider er anstrengt. Standarden på selve sporet er bedret vesentlig de senere år, og som første bane i landet ble Kongsvingerbanen ferdig ballastrenset i 2011. Kontaktledningen ble skiftet fra riksgrensen til Matrand på 90-tallet, mens videre utskifting av det gamle anlegget fram til Lillestrøm ligger nå i Jernbaneverkets fornyelsesplan fra 2021. På svensk side er det også enkeltsporet bane fra riksgrensen til Karlstad. Banens standard er forholdsvis god, men kapasiteten er til dels anstrengt mellom Karlstad og Arvika. Det er ikke prioritert større tiltak på svensk side. I NTP 2014-23 er prioritert stasjonstiltak i første periode for å kunne kjøre

doble togsett i rush til Kongsvinger. Ombygging av 2-3 stasjoner og et par nye kryssingsspor forutsettes gjennomført i perioden 2018-23.

Den sentrale utfordring for trafikkering av Kongsvingerbanen er at den skal ivareta alle togprodukter (lokaltog, regiontog, utenlands-/fjerntog og godstog) på en enkeltsporet bane med delvis dårlig kryssingskapasitet og historisk betinget stoppmønster. Det betyr at det ikke er mulig fullt ut å rendyrke og utvikle de enkelte togproduktene på tilfredsstillende vis. Det blir i stor grad fullstoppende lokaltog som setter premisser for trafikkeringen.

Dagens persontrafikk på Kongsvingerbanen er bygget opp med timesfrekvens i grunnrute (Asker) – Lillestrøm – Kongsvinger, med tillegg av et par innsatstog i rush morgen og ettermiddag. Ut over dette er det to avganger i døgnet for regionaltog Kongsvinger – Karlstad, samt at SJ trafikkerer Oslo – Stockholm med 2 avganger pr. døgn.

Kongsvingerbanen er ut over dette en særdeles sentral godsbane, med ca. tre ganger så mange godstog pr. uke som Østfoldbanen. ARE-toget og Schenkertoget mellom Alnabru og Narvik er svært viktige, det kjøres tog med vognlast mellom Hallsberg og Drammen og den grenseoverskridende tømmertransporten har blitt svært mye større de siste par år. Dessuten foreligger flere private initiativer for å anlegge terminaler (både kombi- og tømmer) i Kongsvingerområdet.

En utredning av den videre utviklingen av jernbanen mellom Oslo og Stockholm må skje i samarbeid mellom Sverige og Norge.

## Utlandsforbindelse 5

Denne forbindelsen omfatter veg- og jernbaneforbindelser over grensen mot Sverige i området Trondheim – Bodø.

### E14 over Storlien

E14 er en viktig forbindelse mellom Trondheim og Östersund og videre mot Sundsvall og Finland. Den er også en viktig lenke mellom Midt-Norge og Stockholmsregionen. Tømmertransport og turisttrafikk utgjør en relativt stor del av trafikken. Det er liten pendling over grensen. ÅDT er om lag 1 500 kjøretøyer/døgn, hvorav knapt 200 lastebiler. Veggen på norsk side har en bredde på 7-7,5 m. Den geometriske standarden er relativt god. Fjellovergangen kan være utfordrende visse vinterdager for tungtransport med dårlig utstyr. Standarden er gjennomgående høyere på svensk side med fartsgrense 90 km/time på lange strekninger.

Det langsiktige behovet for utvikling av E14 på norske siden er knyttet til utvidelse av veggen til 8,5 m bredde og utbedring av horisontal- og vertikalkurvatur på enkelte steder. Behovet for samordning med Sverige kan først og fremst knyttes til standard for sikkerhet og vinterdrift samt trafikantinformasjon.

### Rv 73 over Krutvatnet

Dette er en forbindelse mot Tärnaby i Sverige. Trafikken oppgår til om lag ÅDT 500 kjøretøyer/døgn, hvorav knapt 90 lastebiler. Veggen er smal (5,5-6,0 m) på norske siden og det er på sikt behov for utbedring til 8,5 m bredde.

### E12 over Umskaret

Fra Mo i Rana til svensk riksgrense er det ca. 40 km. E12 kalles også «Blåvegen», i JBTP inngår E12 i korridoren «BLÅVEGEN»: VASA–UMEÅ–MO I RANA

E12 er nå inkludert i det europeiske nettverket TEN-T nettverket (comprehensive) og er omtrent 910 km lang. Strekningen inne i Finland er finsk riksveg 3. Veggen kan deles inn i følgende strekninger: Mo i Rana–Storuman, Storuman–Lycksele, Lycksele–Umeå, Umeå–Holmsund, Holmsund–(ferge)–Vaasa, Vaasa–Tampere, Tampere–Hämeenlinna, Hämeenlinna–Helsinki, Finland. Korridoren kopler seg på den viktige transportkorridoren i EUs Ten-T core network «the Bothnian corridor». I forbindelse med stadfestelse av det nye Ten-T nettverket uttaler EU følgende om the Bothnian corridor:

*“Being part of the core network and connected to two important core network corridors, the Bothnian corridor offers opportunities to further developing transport connections, including ports, airports and rail-road terminals, in the most northern part of the EU, and also to connecting to Norway and Russia.”*

På lokalt og regionalt nivå fungerer E12 som trafikkåre for passasjer- og godstransport til større industrier og arbeidsplasser, og til kommunale og regionale sentre.

På E12 er det enkelte strekninger med bratte stigninger, som sammen med smal veg gjør det vanskelig for tunge kjøretøyer å passere og komme seg opp bakkene. Dette danner en flaskehals også for annen trafikk. Hovedvolumet av transport i korridoren består av gods fra Norge til Sverige og Europa. Godset består i stor grad av sjømat og stålarmningsstenger. Det er en liten andel industrivarer fra Sverige til Norge.

Vegen har en trafikkmengde på omtrent 620 kjøretøyer per dag, hvorav 10 % er tunge kjøretøyer, på grensen mellom Norge og Sverige. Vogntog med lengde på opptil 25,25 m og totalvekt på opptil 60 tonn er tillatt.

Ruten er svært viktig for turistnæringen.

Kapasiteten på vegen er generelt tilstrekkelig, men den geometriske standarden varierer betydelig. På den norske delen av vegen er målet å oppnå en vegbredde på 8,5 m. Per i dag er det bare 17 % av vegen som oppfyller dette målet.

En stor gruveetablering (Nickel Mountain AB) tar sikte på å etablere en gruve i Rönnbäcken. Investeringskostnaden vil bli 11 milliarder svenske kroner. Dette vil skape 750 nye arbeidsplasser. Prosjektet vil få følgende virkninger/konsekvenser:

- 1 600 000 tonn magnetjernsteinmalm vil bli fraktet til Mo i Rana (166 km). Dette betyr 260–280 tunge kjøretøyer hver dag.
- I tillegg vil det bli fraktet 100 000 tonn nikkel. Dette betyr 16 tunge kjøretøyer hver dag.
- Transporten av jernmalm kan starte i 2018
- Varigheten av prosjektet er 20 år

Denne virksomheten betyr at bæreevnen må økes både på norsk og svensk side. Vegen fra grensen til Mo i Rana må bygges ut til en bredde på 8,5 m. Estimert kostnad i Norge er på 48 millioner euro. Kostnaden i Sverige er ennå ikke beregnet.

Trafikverket i Sverige har startet et arbeid med en åtgärdsvalstudie (=KVU) for E12. Denne vil bli ferdigstilt våren 2015. Statens vegvesen Region nord deltar i en referansegruppe for utredningen.

### **Rv 77 over Graddis**

Rv 77 ble innlemmet i JBTP i korridor: «SØLVVEGEN»: SKELLEFTEÅ – BODØ.

Vegen har dårlig standard, ca. 4 km mangler gul midtlinje. ÅDT er under 1000 kjøretøyer/døgn. Spesielt en strekning (Tjernfjellet) nær E6 utgjør en flaskehals. Her har vegen stor stigning kombinert med krappe horisontale og vertikale kurver. Om vinteren har tunge kjøretøyer store framkommelighetsproblemer. I dårlig vær kan snøfokk være et problem. I regjeringens forslag til disposisjon av midler som skal kompensere for bortfall av differensiert arbeidsgiveravgift i Nord-Norge ble den største investeringen i Nordland knyttet til riksveg 77 gjennom Tjernfjellet i Saltdal, der en ny tunnel på 4 kilometer skal erstatter den smale og bratte forbindelsen over Junkerdalen til Sverige. Prosjektet er kostnadsberegnet til totalt 410 millioner kroner, og de nye kompensasjonsmidlene innebærer at det er mulig å framskynde anleggsstart til 2015.

På svensk side har riksveg 95 lav geometrisk standard og er smal på enkelte strekninger. Det finnes planer om å bygge ut vegen mellom Skellefteå og Skelleftehamn på riksveg 95 (helt i enden av korridoren på svensk side).

Det er liten trafikk over grensen i dag, men det er et potensial for en økning, særlig for godstransport, dersom det blir bygd en tunnel gjennom Tjernfjellet. Dette gjelder særlig for transport av sjømat fra Norge til Sverige og Europa.

Det bør nevnes at vegen har en viktig rolle som en tilleggsforbindelse mellom Sør- og Nord-Norge. Det er risiko for nødstenginger av E6 mellom Fauske og Narvik av flere grunner. Den største risikoen er ansett å være steinsprang, snøskred eller sammenbrudd av broer eller tunneler. Når slike krisesituasjoner oppstår, fungerer Sølvvegen som forbindelse mellom Sør- og Nord-Norge. Den er lang, men likevel den beste omkjøringen i retning nord-sør i Norge dersom E6 må stenge i denne regionen.

### **Meråkerbanen**

Meråkerbanen går fra Hell i Stjørdal til riksgrensen, en strekning på 71 km. Banen er enkeltsporet, og ikke elektrifisert. Halve strekningen har dårlig standard med svært dårlig overbygning, nedslitte furusviller og gamle skinner. Den andre halvdel av banen har noe bedre standard, men generelt er drensanlegg, murer og elveforebygginger av svært varierende standard. Tillatt aksellast er 20,5 tonn, mot 22,5 tonn på det meste av jernbanenettet for øvrig. Videre finnes 81 bruer, hvorav mange er korte bjelkebruer i dårlig forfatning. På svensk side er banen elektrifisert fram til Storlien. Standarden også her er noe varierende. Største utfordringen her er jernbanefyllingen ved "Stora helvete" nær grensen, som p.g.a. utglidningsfare har medført at banen er stengt på svensk side av grensen p.t. Trafikverket har nå besluttet å gjennomføre midlertidige tiltak slik at banen kan gjenåpnes i 2015, og deretter permanente tiltak i 2017. Det er samtidig besluttet å elektrifisere strekningen fra Storlien til riksgrensen.

På norsk side forutsettes elektrifisering av Meråkerbanen i NTP 2014-23. I denne forbindelse vil det også bli gjennomført opprusting av linja, fjerning av planoverganger mv. I Sverige foreligger ingen større prosjekter for banen fram til riksgrensen bortsett fra tiltakene nevnt over.

Normal trafikk på Meråkerbanen består av to daglige avganger hver vei mellom Trondheim og Östersund. I dag går toget til Storlien, med buss videre. Ut over persontrafikken går vanligvis 1 til 3 tømmertog pr. uke fra Sverige til Skogn.

Det er behov for samarbeid mellom Sverige og Norge om utviklingen av Meråkerbanen/Mittbanen.

## **Utlandsforbindelse 6**

Denne utlandsforbindelsen omfatter alle landforbindelser fra Narvik og nordover.

### **E10 over Bjørnefjell**

E10 er en av Sveriges, Nord-Norges og Barentsregionens viktigste grensekryssende ruter for langdistansepassasjerer og godstransport. Vegen inngår både i de nasjonale vegnettene og i TEN-T (core). I JBTP inngår E10 i korridoren: LULEÅ – NARVIK.

E10 fungerer også som en viktig trafikkåre for passasjerer og gods til industri, arbeidsplasser og kommunale og regionale sentre.

Vegen følger ruten Luleå–Töre–Överkalix–Gällivare–Kiruna–Riksgränsen–Narvik. Samlet lengde er 520 km. Bratte strekninger på E10 i kombinasjon med smal veg gjør det vanskelig for tunge kjøretøyer å møtes.

De viktigste utfordringene for E10 er:

- Øke vegbredden på enkelte strekninger til 8 meter
- Forbedre de horisontale og vertikale kurvene enkelte steder
- Senke stigningsgraden enkelte steder med bratte bakker
- Trafikksikkerhet, særlig for innbyggere der vegen går gjennom tettsteder
- Snøfokk om vinteren

- Vintervedlikehold

Tollkontoret er bare åpent om dagen.

Vegen er midlertidig stengt flere ganger i året på grunn av snøstormer. I høyrisikoperioder holdes vegen nattestengt av sikkerhetsgrunner. Vinterstid er ofte kolonnekjøring nødvendig.

Gjennomsnittlig antall kjøretøyer per dag varierer mellom 850 og 4 000, tungtrafikk mellom 160 og 500 kjøretøyer per dag. De største trafikkmengdene er på strekningen mellom Kiruna og Svappavaara. Gjennomsnittlig antall kjøretøyer per dag varierer mellom 850 kjøretøyer på grensen og 3 600 kjøretøyer ved Narvik.

I det svenske Trafikverkets langtidsplan for investeringer i eksisterende infrastruktur 2010–2021 er følgende planlagt for E10:

- Ny ringveg i Kiruna på grunn av gruveindustriens ekspansjon og flytting av byen
- Forbedringer av vegens plan, profil og bredde mellom Gällivare og Kiruna
- Utvidelse av vegen og tiltak for å øke bæreevnen på strekningen Svappavaara–Kiruna (Mertainen).

I Norge har arbeidet med bygging av ny bro over Rombaksfjorden begynt (Hålogaland-broen). Samlet kostnad for dette prosjektet vil være omtrent 400 millioner euro. Avstanden fra grensen til havnen vil bli redusert med 7 km.

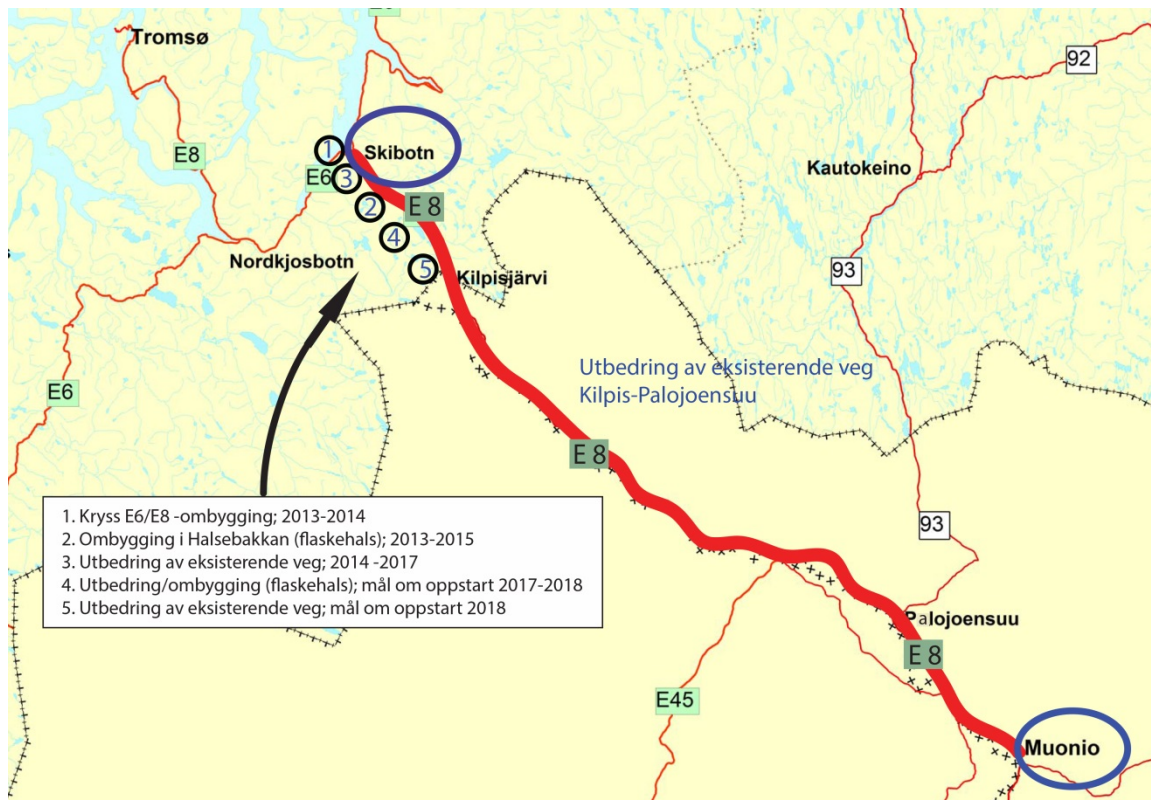
### **E8 over Kilpisjärvi**

E8 inngår i definert korridor i JBTP «NORDLYSVEGEN»: HAPARANDA/TORNIO–TROMSØ.

Trafikken på E8 i Skibotndalen er om lag 700 kjøretøyer/døgn og andelen tunge kjøretøyer er om lag 20 prosent. Strekningen er tillatt for modulvogntog 25,25 m og 60 tonn totalvekt. Vegen har på mesteparten av strekningen utilstrekkelig bredde. Deler av strekningen mangler tilstrekkelig bæreevne og trenger forsterkning. På norsk side er ett 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 skaper problemer med framkommelighet og regularitet. Omkjøring på alternative veger innebærer betydelige økning i kjørelengde.

På norsk side er utbedringsarbeidene startet opp og deler fullføres i år. På kartet under vises hvilke tiltak som er prioritert i gjeldende NTP:





Figur 1 Kartillustrasjon av E8

Inngår i transportkorridoren sørover mot Tornio/Haparanda med tilknytning til korridorene (the Bothnian corridor, core Ten-T network) E4 langs Bottenviken og E75 sørover mot Helsinki. Viktig grensekryssende forbindelse for fisketransporter (både fersk og frossen) fra hhv Nord-Troms og Finnmark. Viktig overgang også for stykkgodstransporter til/fra Sør-Norge og Troms og Finnmark. Finske og norske vegmyndigheter ønsker å gjennomføre en felles vegutredning om utviklingen av E8. Søknad om finansiering er sendt til NDPTL.

### Rv 93 over Kivilompolo

Riksveg 93 inngår i korridor definert i JBTP: KARESUANDO – ALTA.

Inngår i transportkorridoren sørover mot Tornio/Haparanda med tilknytning til korridorene E4 langs Bottenviken og E75 sørover mot Helsinki. Viktig grensekryssende forbindelse for fisketransporter (både fersk og frossen) fra hhv Nord-Troms og Finnmark. Viktig overgang også for stykkgodstransporter til/fra Sør-Norge og Troms og Finnmark.

Sør for Kautokeino er ÅDT om lag 400 kjøretøyer/døgn med en tungbilandel på drøyt 20 prosent. Vegen er tillatt for kjøretøy med lengde opp til 19,5 meter og totalvekt opp til 50 tonn. Det er en målsetting at tiltak blir gjennomført slik at vegen så snart som mulig kan være åpen for vogntog opp til 25,25 meter og totalvekt på 60 tonn.

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. Framkommeligheten for tunge kjøretøy er vanskelig om vinteren. Fjellovergangen kan være utsatt for vanskelige værforhold i perioder om vinteren. Dette skaper problemer med dårlig framkommelighet og tidvis begrenset regularitet. Omkjøring på alternative veger innebærer betydelige økning i kjørelengde.

Norske vegmyndigheter gjennomførte i 2012 en mulighetsstudie for en 34 km lang delstrekning (Garrajohka – Suolovuopmi). Denne anbefalte at flaskehalsen ved Kløfta bør utbedres ved å bygge en om lag 5 km lang tunnel, mens resten av den vurderte delstrekningen utbedres med forbedringstiltak langs eksisterende veg.

Utfordringene på rv 93 i Norge kan oppsummeres slik:

- På en om lag 12 km lang strekning nærmest Alta er det randbebyggelse med fartsgrenser vekslende mellom 60 km/t og 70 km/t.
- Vegen må utvikles til å kunne tillates for modulvogntog.
- Forbi Kløfta er vegen smal (mangler gul midtlinje) med krappe kurver, stor stigning og fare for snøskred.
- Flere delstrekninger mangler gul midtlinje, og bare en liten del av rv. 93 har vegbredde som tilfredsstillende 8,5 meter.
- Ut over dette har strekningen for en stor del brukbar kurvatur, men delstrekningen hvor det i dag er fartsgrense på 80 km/t bør kurvaturen utbedres slik at den tilfredsstillende kravene til fartsgrense 90 km/t.
- Bæreevnen på strekningen må bedres.
- Det er behov breddeutvidelse av vegen på hele strekningen. Det er også behov for sikkerhetstiltak på sideterrenget.
- Rv 93 går gjennom tettstedet Kautokeino med randbebyggelse og flere avkjørsler. Det er behov for miljø- og trafikksikkerhetstiltak gjennom sentrum av Kautokeino.

Finske og norske vegmyndigheter ønsker å gjennomføre en felles vegutredning for hele strekningen mellom Palojoensuu og Alta. Søknad om finansiering er sendt til NDPTL.

### **Rv 92 over Karigasniemi**

Dette er ikke en prioritert forbindelse i JBTP. Det er en veg som binder sammen Karasjok med Finland. Delstrekningen mellom riksgrensen og Karasjok er tillatt for modulvogntog 25,25 m og 60 tonn totalvekt. ÅDT over grensen er om lag 800 kjøretøyer/døgn, hvorav 200 lastebiler. Bredden på vegen er om lag 5,5-6,0 m. Det mangler gul midtlinje på hele rv 92 og det er behov for utbedring til 8,5 m bredde.

### **E75 over Utsjoki**

Dette er ikke en prioritert forbindelse i JBTP. Trafikken er lav, ÅDT drøyt 200 kjøretøyer/døgn.

### **Rv 893 over Neiden**

Vegkorridoren slik den ble definert i JBTP (KEMI – ROVANIEMI – KIRKENES) starter fra Den botniske korridor i Kemi og går parallelt med Barentsvegen til Rovaniemi. Fra Rovaniemi går den nordover som E75, forbi Rovaniemi lufthavn, og fortsetter til Sodankylä og videre til Ivalo og Enare. Disse tre byene er kommunesentrene. Det er en del turisttrafikk på denne vegen, også til Finnmark, med den viktigste turistattraksjonen i Nord-Norge, som er Nordkapp.

Det er to gruver i drift og flere foreslåtte gruveprosjekter i midtre Lappland nord for Sodankylä langs E75. Transport til og fra gruvene foregår med lastebil og går hovedsakelig til havnen i Kemi. En betydelig mengde tømmer fraktes på E75 til Rovaniemi, der det lastes over på tog og transporteres videre til papirfabrikkene i Kemi og Oulu.

20 km nord for Enare forlater vegkorridoren E75 og blir Riksveg 971 til grenseovergangen i Neiden, og derfra til E6 via Kirkenes. Korridoren er en del av det foreslåtte nettet TEN-T så langt nord som til Riksveg 971, som ikke er inkludert i TEN-T.

Vegkorridoren er en viktig forbindelse for de nordligste delene av Finland. Det er den eneste vegen som er egnet til tungtransport mellom kommunene Utsjoki og Enare og resten av landet. Mangelen på

jernbaneforbindelse øker betydningen av vegkorridoren for all transport mellom det nordlige og midtre Lappland og de sørlige delene av Finland.

Standarden på riksveg 971 fra E75 til Neiden er ikke god nok til godstransport. Den horisontale kurvaturen er særlig dårlig mange steder. Vegen er også for smal. Den mangler gul midtlinje på hele strekningen.

Denne korridoren er svært viktig for transport av tømmer til skogsindustrien, og for at gruvene skal kunne importere de råmaterialene de trenger og eksportere sine produkter. E75 er av avgjørende betydning for disse næringene. For å holde transportkostnadene lave må totalvekten av godset være så høy som mulig. Det finnes initiativer for å teste last på 100 tonn eller mer på offentlig veg i denne korridoren. I dag er strekningen tillatt for modulvogntog 25,25 m og 60 tonn totalvekt.

### **E105 over Storskog**

E 105 inngår i JBTP korridor: PETROZAVODSK – MURMANSK – KIRKENES.

Korridoren er den eneste grenseovergangen mellom Russland og Norge og er svært viktig for det regionale «folk-til-folk»-samarbeidet i denne delen av Barentsregionen. Korridoren spiller derfor en viktig rolle i det politiske samarbeidet i nord og for veksten i næringsvirksomhet og industri i grenseområdet og i Nord-Norge generelt. ÅDT på strekningen varierer mellom 700 og 2 500 kjøretøyer/døgn. Det er minst trafikk nærmest grensen mot Russland. Korridoren omfatter den 230 km lange vegruten E105 Kirkenes–Murmansk, i tillegg til den industrielle jernbaneforbindelsen mellom Nikel og Murmansk, med videre forbindelse sørover til Petrozavodsk.

Eksporten av varer fra Norge til Russland over Storskog har variert fra år til år, men de siste tre årene har den ligget på mellom 6 000 og 7 000 tonn i året. Importen av varer fra Russland til Norge via Storskog kom opp i 6 600 tonn i 2007. De siste årene har volumene falt til bare 1 800 tonn. De viktigste varetypene som transporteres på veg over grensen, er fisk, tømmerprodukter, produkter til gruveindustrien og maritimt utstyr. Russisk vegtransport i korridoren er primært stykkgods, matvarer og passasjertransport mellom byene i regionen. Det er flere russiske busselskaper som tilbyr transport mellom Murmansk og Kirkenes.

Korridoren er svært viktig for passasjertransport mellom Kirkenes, Murmansk og de andre byene rett over grensen på russisk side. Grensekryssinger over Storskog/Borisoglebsk har økt markert de senere år. Siste års økning kan primært tilskrives innføring av grenseboerbevis for innbyggerne i begge land innenfor en radius på 30 km fra grensen. En økning i antall grensekryssinger opp mot 400 000 er anslått for 2015. Samlet antall kjøretøyer som krysser grensen ved Storskog økte fra 33 170 i 2009 til 93 977 i 2012.

E105 mellom Murmansk og Kirkenes gjennomgår utbedringer og vil bli ferdig i løpet av 2015. Vegen på norsk side vil deretter få god standard og være åpen for vogntog (25,25 m / 60 tonn) fra grensen og ned til Kirkenes og til grensen til Finland (Neiden). På russisk side er tillatt totalvekt for tunge kjøretøyer 40 tonn (38 tonn) og tillatt lengde er 18 m. Forskjell i kjøretøyreguleringer for tunge kjøretøyer mellom de to landene kan hemme utviklingen av internasjonal godstransport over grensen. I alt vil 46 millioner euro bli investert på den 10 km lange strekningen av E105 fra Hesseng til Storskog/Borisoglebsk i Norge. På russisk side har utbedringsarbeidet pågått siden 2008 og har omfattet hele den 230 km lange strekningen mellom grensen og Murmansk til en kostnad av 55-60 millioner euro.

Det pågår en egen KVU for Kirkenes, denne vil ta for seg sentrale problemstillinger knyttet til Kirkenes sin rolle som strategisk beliggende knutepunkt i en internasjonal transportsammenheng. Havnetilknytning og veg er sentralt i denne utredningen. Fraktvolumer over havnen i Kirkenes er primært jernmalm for eksport til EU. Fiskeritilknyttet virksomhet er havnens viktigste inntektskilde i dag.

Til tross for sin beliggenhet langt nord er Kirkenes isfri året rundt takket være Golfstrømmen. Kirkenes er i internasjonal sammenheng en liten havn, men den strategiske beliggenheten gir den et betydelig vekstpotensial.

Det finnes flere private norske initiativer for å bygge ut havnen og industriområdene i Kirkenes (KILA/Tømmerneset/Pulkneset). Bakgrunnen for disse initiativene er en forventet økning i trafikken av petroleum, malm, mineraler og containere gjennom Den nordlige sjøruten (dersom priser, sikkerhet og kvalitet er riktig), en forventet økning i norsk og russisk petroleumsvirksomhet i Barentshavet og en forventet økning i utskipping av malm og industriprodukter fra regionen.

### **Ofofbanen**

Ofofbanen er en 42 km lang enkeltsporet strekning fra Narvik til riksgrensen. 1/4 av strekningen består av tunneler og overbygg. Med grunnlag i behov hovedsakelig knyttet til malmtrafikken har det skjedd en betydelig opprusting av banen. Bl.a. tåler banen betydelig tyngre trafikk enn vanlig siden den har akseltrykk på 30 tonn. For øvrig begynner sikrings- og signalanleggene å bli gamle, og strømforsyning og kontaktledningsanlegg er heller ikke tilstrekkelige til å håndtere den økende trafikken på banen. Med de prognoser som foreligger for økt malmtrafikk og annen trafikk er også banens kapasitet i ferd med å bli for liten. På svensk side er det også enkeltspor, og med for få kryssingsspor bidrar også den svenske siden til at punktligheten til tider er lav.

På norsk side er det foreslått betydelige midler til forlengelse av eksisterende kryssingsspor samt til forbedret strømforsyning og ny midlertidig omformer. Videre planlegges et nytt kryssingsspor og permanent omformer i Rombak. Videre er under oppstart utredning av mulig framtidig dobbeltspor. På svensk side er det nye og forlengede kryssingsspor som er aktuelle. På begge sider av grensen forutsettes betydelig medfinansiering fra LKAB.

Det er godstrafikken som dominerer på Ofofbanen. Det går riktig nok to togpar daglig Narvik – Kiruna- Luleå – Stockholm (persontog), i tillegg til en rute Narvik – Kiruna som trafikkeres tre ganger daglig deler av året. Malmtrafikken er altså svært dominerende med ti togpar pr. døgn og 18 mill. tonn malm fraktet i 2012. Men godspendelen Narvik – Alnabru med tre togpar pr. døgn (hhv CargoNet med to og Schenker/CargoLink med ett) frakter betydelige varemengder til og fisk fra Nord-Norge, og er en stor suksess når det gjelder godsfrakt med tog. Ut over dette går også to ukentlige togpar med vognlast i retning Boden – Luleå.

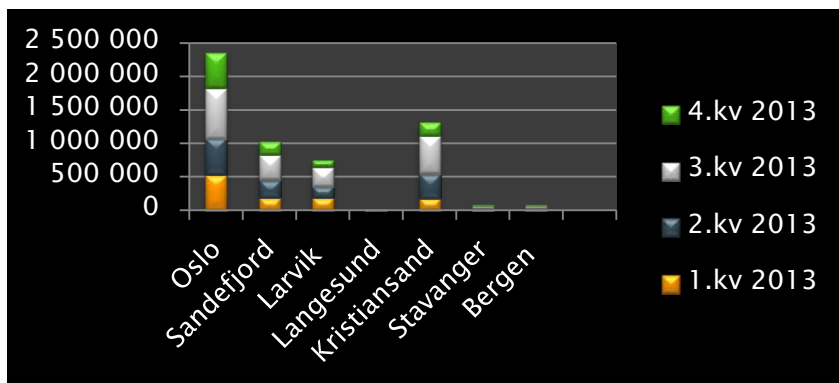
På sikt er det behov for dobbeltspor på større delen av strekningen mellom Kiruna og Narvik. En strategi for videre utvikling av Ofofbanen/Malmbanen må utarbeides i samarbeid mellom Sverige og Norge. Her inngår også spørsmål om andre/nye finansieringsformer, særlig i sammenheng med framtidig dobbeltsporutbygging.

### **Sjøtransport**

Persontransport på sjø mellom Norge og utlandet omfatter ferger mellom Sør-Norge og Danmark/Sverige/Tyskland som årlig frakter i størrelsesorden 5,7 mill. passasjerer. Godstransport mellom Norge og utlandet på sjø er langt mer sammensatt, men domineres av bulktransporter, er fordelt over hele landet, og utgjør årlig i overkant av 70 mill. tonn, eller 140 mill. tonn når frakt av oljeprodukter med skip fra norsk sokkel er medregnet. Sjøens andel av godstransport mellom fastlands-Norge og utlandet utgjør om lag 83 %. Det er ingen grensekryssende fysisk infrastruktur som sådan for sjøtransport, den er felles med øvrig sjøtransport (innenriks). Kapasiteten i farledene er god, men det gjøres utbedring i noen farleder og innseilinger for å bedre sjøsikkerhet og for å kunne håndtere større tonnasje. Norge har etablert systemer for overvåking av skip som trafikkerer i norske farvann, og det er etablert anbefalte seilingsleder langs norskekysten for fartøy som fører farlig og forurensende last. Det vil i fremtiden være særskilt fokus på tilrettelegging av infrastruktur i nordlige farvann, på så vel havnesiden, som innen sjøsikkerhet og oljevernberedskap, for å møte økte transportbehov.

### Persontransport

Internasjonale persontransportforbindelser omfatter i hovedsak fergetrafikk mellom havner i Sør-Norge og Danmark/Sverige/Tyskland. De viktigste forbindelsene er Oslo-Kiel, Oslo-København, Oslo - Frederikshavn, Sandefjord-Strømstad, Larvik-Hirtshals, Langesund-Hirtshals, Kristiansand-Hirtshals og Stavanger/Bergen-Hirtshals. I 2013 fraktet fergeselskapene om lag 5,7 millioner passasjerer, med Oslo som den største fergehavna. Antall passasjerer totalt sett ventes å øke noe i 2014 etter at FjordLine nå har satt sine to nye gassdrevne ferger i fast trafikk på ruten Langesund-Hirtshals-Stavanger/Bergen.

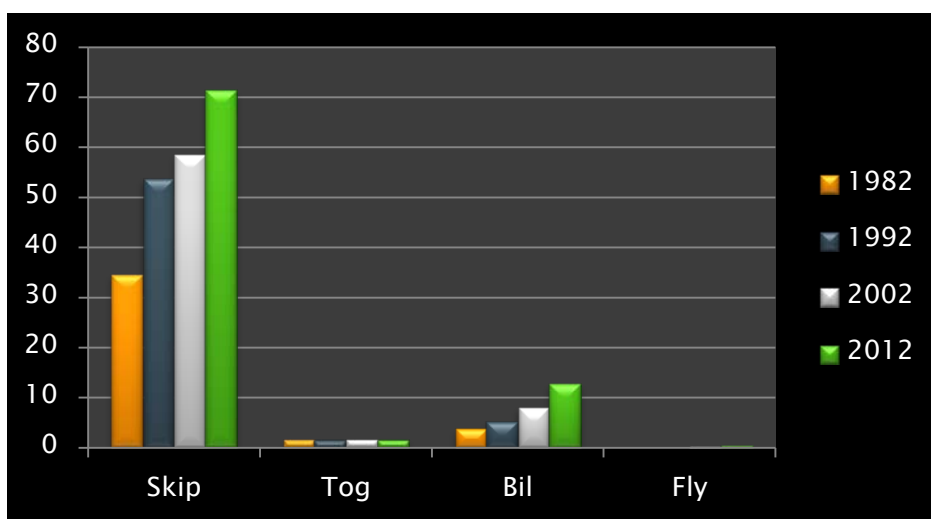


Figur 2 Fergetransport mellom Norge og utlandet 2013. Antall passasjerer (Kilde: SSB)

Cruisetraffikk regnes ikke som personbefordring i streng forstand, men må nevnes siden cruiseskip er internasjonal av natur, og skipene benytter de samme farleder og mye av den samme havneinfrastruktur som øvrig skipsfart. Det er registrert 2187 anløp med cruiseskip i norske havner i 2013 med til sammen om lag 2,9 millioner reisende (Kilde: cruise-norway.no).

### Godstransport

For godstransport mellom Norge og utlandet er sjøtransport er den dominerende transportformen, og har vært det i alle år. I 2012 utgjorde utenriks godstransport på sjø om lag 143 mill. tonn, når eksport av olje og gass med skip direkte fra norsk sokkel er medregnet. Volumet av godstransport til/fra fastlands-Norge utgjorde 71,3 mill. tonn, eller en andel på knapt 83 %. Denne andelen har gått svakt ned de siste tretti år, fra ca 86 % i 1992. Bilens andel har i samme tidsrom økt fra ca. 10 % til om lag 15 %, mens jernbanetransportens andel er blitt halvert fra 4 % til knapt 2 %.

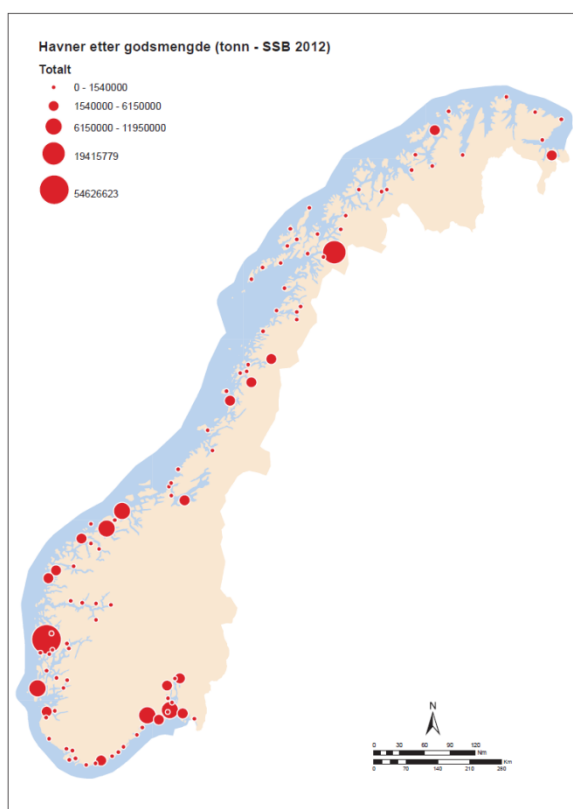


Figur 3 Godstransport i utenrikshandelen - fordeling mellom transportmidler – mill. tonn (Kilde: TØI)

Utenriks godstransport på sjø kan grovt deles i (a) frakt av varer som har opprinnelse / destinasjon i landet, og (b) frakt av varer i transitt. Tradisjonell import- og eksportvirksomhet med skip dekker en

rekke varegrupper og skipstyper. Bulktransport (våt/tørr) og petroleumsprodukter er dominerende når det gjelder godsomslag med en andel på ca. 88 % målt i tonnmengder, og har stor geografisk fordeling. Aktuelle skip benytter en rekke anløpshavner og omfatter dermed mange aktuelle utenlandsforbindelser. Stykkogods og enhetslaste (container/ro-ro) er mer konsentrert om de folkerike områdene på Sør- og Østlandet, samt langs kysten av Vestlandet og Midt-Norge, og omfatter i første rekke import av konsument- og kapitalvarer og eksport av bl.a. frosne fiskeprodukter og steinprodukter.

Transitttransport på sjø omfatter i prinsippet to elementer, dvs. trafikk mellom tredjeland som benytter norsk farvann og norske skipsleder, slik som skipstrafikk gjennom Nordlig Sjørute eller transport av olje og gass fra Nordvest-Russland til Kontinent og USA, og frakt av produkter med opprinnelse / destinasjon i tredjeland men som benytter norsk havn og farled. Eksport av malm og bergverksprodukter fra Sverige over Ofotbanen / Narvik havn er et fremtredende eksempel på sistnevnte.



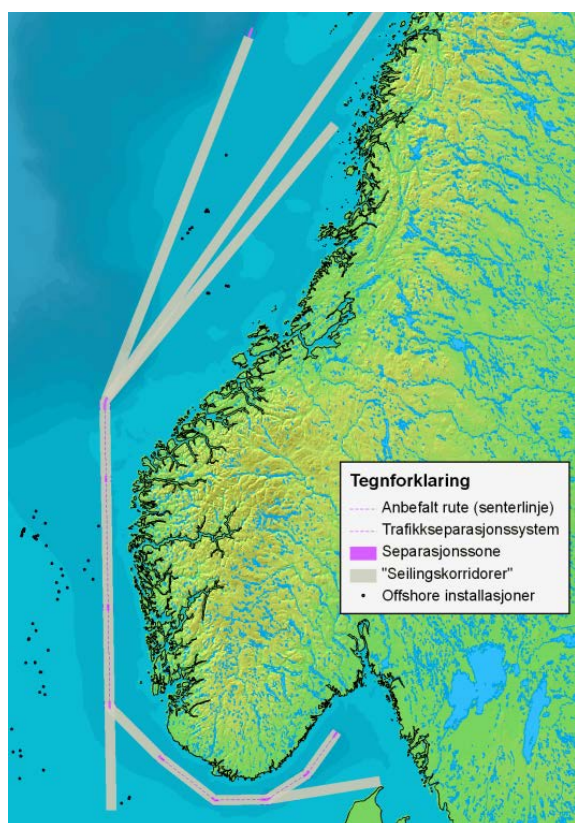
Figur 4 Norske havner etter godsmengde (Kilde: SSB)

For sjøtransportens del er det ingen grensekryssende fysisk infrastruktur som sådan. Det er først etter at fartøyene er kommet inn i norsk farvann og skal inn til havn at det blir spørsmål om infrastruktur. Her bruker grensekryssende sjøtransport de samme ledene som innenlands sjøtrafikk. Behov for infrastrukturtiltak for sjøtransporten finnes til dels i farledene langs kysten og ved innseiling til havnene, samt i selve havnene og på vei- og baneforbindelsen til havnene.

Kapasiteten i farledene er stor nok, men det kan være behov for å utbedre farledene langs kysten så vel som innseilingsledene til noen havner av hensyn til sikkerheten, og for å imøtekomme en utvikling som går i retning av større tonnasje. Rent generelt er det god kapasitet også på havnesiden, men en rekke havner planlegger større og mindre utbedringer og utvidelser for å møte fremtidige transportbehov, eksempelvis i Narvik der det pågår en planprosess for å kartlegge mulige nye lokaliteter for godshavn i påvente av betydelig økte malmvolum fra Sverige de neste årene.

I arbeidet med Joint Barents Transport Plan ble det på generell basis omtalt et behov for å planlegge for mer godstransport på sjø, som følge av mer næringsaktivitet og dermed større transportbehov i nordlige farvann. Økt bergverksvirksomhet på Nordkalotten, økt cruiseturisme, behov for forenklede administrative rutine ved grensekryssing, samt økt trafikk langs Russlands nordvestlige kyst og gjennom Nordlig Sjørute som følge av mindre is i Arktis, var nevnt som de viktigste drivkreftene. Kystverket følger nøye de planene som presenteres for nye næringsaktiviteter, og vurderer fortløpende hvilke konsekvenser dette kan ha for transportinfrastruktur, sjøsikkerhet eller oljevernberedskap. Økt aktivitet kan medføre behov for mer tilstedeværelse i nord, både på fastlands-Norge og på Svalbard.

Norge har etablert to rutesystem for skipstrafikk langs norskekysten (trafikkseparasjonssystem) godkjent av IMO. I 2007 ble det etablert en seilingsled mellom Vardø og Røst, mens det i 2011 ble etablert tilsvarende i Nordsjøen/Skagerrak, dvs fra Runde til Utsira og fra Egersund til Risør. Rutesystemene innebærer at risikotrafikk flyttes lengre ut fra kysten, samtidig som det innføres en trafikkseparering på minimum to nautiske mil mellom motsatte trafikkstrømmer. Dette bidrar til å redusere faren for ulykker og gir bedre tid til å treffe nødvendige tiltak dersom et fartøy skulle komme i vanskeligheter. Rutesystemene gjelder for alle tankskip og andre fartøy på 5 000 bruttotonn eller mer, som går i transitt langs norskekysten eller i internasjonal trafikk til eller fra en norsk havn. Ingen kapasitetsproblemer eller behov for infrastrukturtiltak er identifisert i disse sonene.



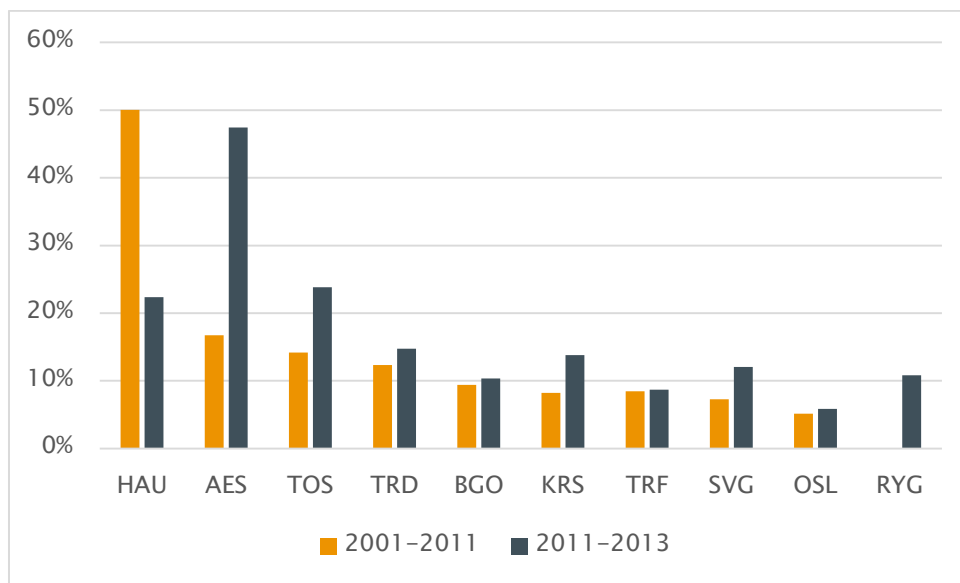
Figur 5 Trafikkseparasjonssystem i Nordsjøen / Skagerrak (Kilde: Kystverket)

Det er videre etablert trafikkovervåking av internasjonal skipstrafikk som opererer i norsk farvann, i og utenfor de anbefalte rutesystemene. Kystverkets sjøtrafikksentral i Vardø ble etablert i 2007 med ansvar for trafikkovervåking i nordområdene, fra Barentshavet til Lofoten, ved hjelp av radarovervåking, skipsrapportering og AIS. Vardø sjøtrafikksentral administrerer dessuten den statlige slepebåtberedskapen for Nord-Norge. Fra 1. juli 2008 fikk Vardø sjøtrafikksentral ansvaret for overvåking av all tankskip- og annen risikotrafikk langs hele kysten og i havområdet rundt Svalbard. Kystverket opererer i tillegg fire sjøtrafikksentraler som overvåker all trafikk i mindre geografiske områder, dvs innseilingene til Oslo, Grenland, Kårstø og Mongstad / Sture.

## Lufttransport

I 2013 økte flytrafikken mellom Norge og utlandet til 21,44 millioner reiser fordelt på 19,07 millioner reiser med rutefly og 2,37 millioner reiser med charterfly. I 2013 hadde 26 lufthavner utlandspassasjerer i 2013 hvorav 22 hadde utenlands rutetraffic og 17 mer enn 1000 utenlands rutepassasjerer. Oslo lufthavns andel av utlandstrafikken var 57 prosent i 2013. Andelen har falt med 17 prosent siden 2001, da andelen i årevis hadde ligget på 74 prosent.

I forhold til utgangspunktet i 2001 har veksten vært aller høyest på Rygge. Figur 6 viser at også Haugesund, Ålesund, Tromsø og Trondheim har hatt mer enn 10 prosent årlig vekst fra 2001 til 2011, og at veksten har vært enda høyere de siste 2 årene på de fleste lufthavnene.



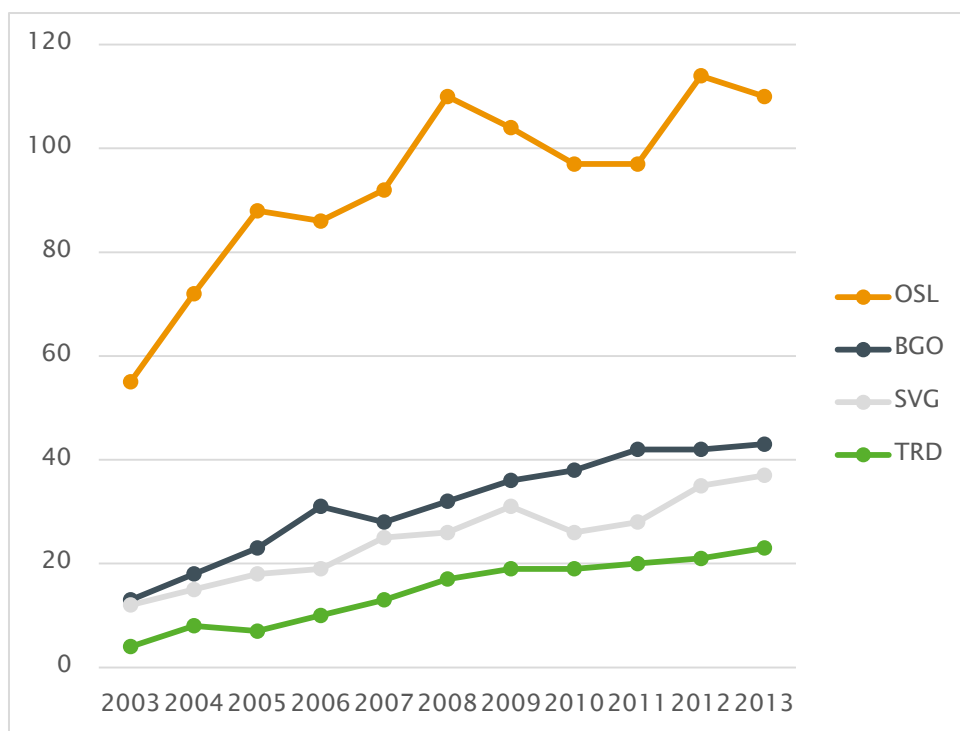
Figur 6 Lufthavnenes gjennomsnittlige årlige vekst i perioden 2001-2013

De omfattende utvidelsene av rutetilbudet har gjort at stadig flere utenfor Oslo-området flyr direkte ut av landet fra lokal lufthavn i stedet for å fly via Oslo. Tabell 4.2 viser andelen utenlandsreiser som genereres/attraheres i Trøndelag, Hordaland og Rogaland etter om avreisen var fra den lokale lufthavnen eller Oslo. De siste to årene er det spesielt rutetrafficen direkte til utlandet fra Trøndelag som har økt. I 2003 gikk 64 prosent av reisene med rutefly fra Trøndelag til utlandet via Oslo. Frem til 2011 ble dette gradvis redusert til 49 prosent, men fra 2011 til 2013 har andelen sunket videre ned til 37 prosent. Rutetrafficen direkte fra Trondheim til utlandet økte ifølge undersøkelsen med 39 prosent fra 2011 til 2013 samtidig som trafikken fra Trondheim til utlandet via Oslo ble redusert med en tredjedel. Også lufthavnene på Vestlandet styrket sin posisjon i forhold til Oslo, og mindre enn hver femte utlandspassasjer på Vestlandet benytter nå Oslo som knutepunkt for utenlandsreisen.

Den store veksten i andelen direkte flygninger fra regionene skyldes det stadig økende utbudet av direkte destinasjoner fra Avinors større lufthavner. Figur 7 viser hvordan rutetilbudet regnet i antall destinasjoner (med minst 10 flybevegelser) har utviklet seg siden 2003. Oslo Lufthavn, Gardermoen er selvsagt størst med 110 direkte rutedestinasjoner med mer enn 10 flybevegelser i 2013.

Destinasjonsutbudet på Oslo ble doblet fra 55 i 2003 til dagens nivå allerede i finanskriseåret 2008. Bergen lufthavn er i denne sammenheng nest størst med 43 rutedestinasjoner. Utbudet på Bergen er nesten 4-doblet fra 12 i 2003 og har siden økt hvert eneste år unntatt i 2007. Stavanger lå på nivå med Bergen i 2003, men har siden hatt en 3-dobling i antall rutedestinasjoner med minst 10 flybevegelser. Av disse fire lufthavnene har Trondheim lufthavn hatt aller størst relativ vekst i antall direkte rutedestinasjoner, fra 4 i 2003 til 23 i 2013.

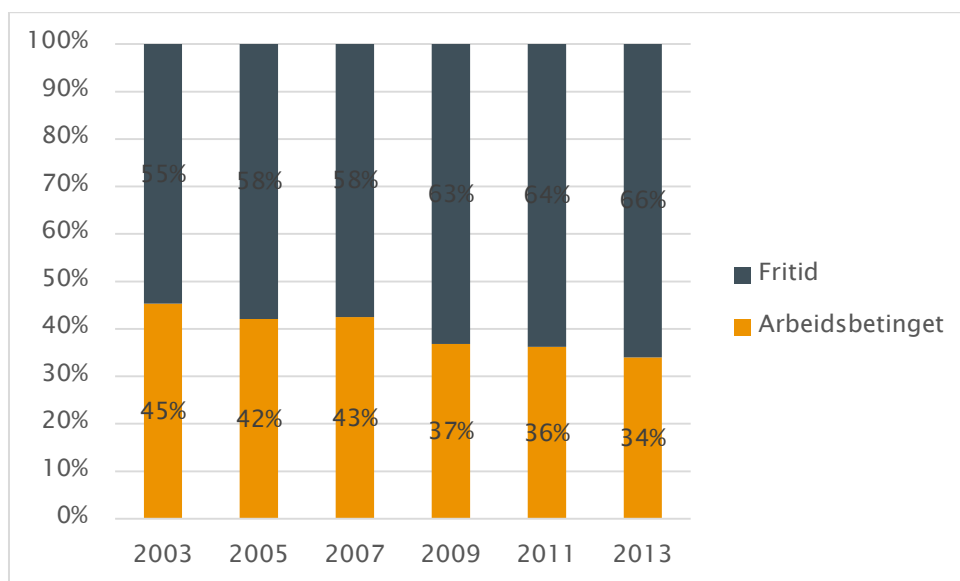




Figur 7 Antall direkte ruteforbindelser med minst 10 flybevegelser per år til/fra utlandet etter lufthavn 2003-2013.

## 2 av 3 reiser med utenlands rutenfly er fritidsreiser

Antallet private reiser med rutenfly til og fra utlandet har på 10 år økt fra 4,3 millioner reiser i 2003 til 10,5 millioner reiser i 2013. De siste 2 årene har fritidstrafikken økt med 1,8 millioner reiser. Veksten i arbeidsrelaterte reiser er mer moderat. Antallet arbeidsrelaterte reiser har økt fra 3,3 millioner i 2003 til 5,4 millioner i 2013. De siste 2 årene økte denne gruppen reiser med 0,5 millioner. Figur 8 viser utenlandsreisene fordelt etter hovedformål i perioden 2003-2011 for Avinors lufthavner samlet. Siden 2003 har andelen fritidsreiser økt fra 55 prosent til 66 prosent, mens andelen arbeidsrelaterte reiser har falt til 34 prosent.



Figur 8 Fordelingen mellom forretnings- og fritidstrafikk på Avinors lufthavner. 2003-2013

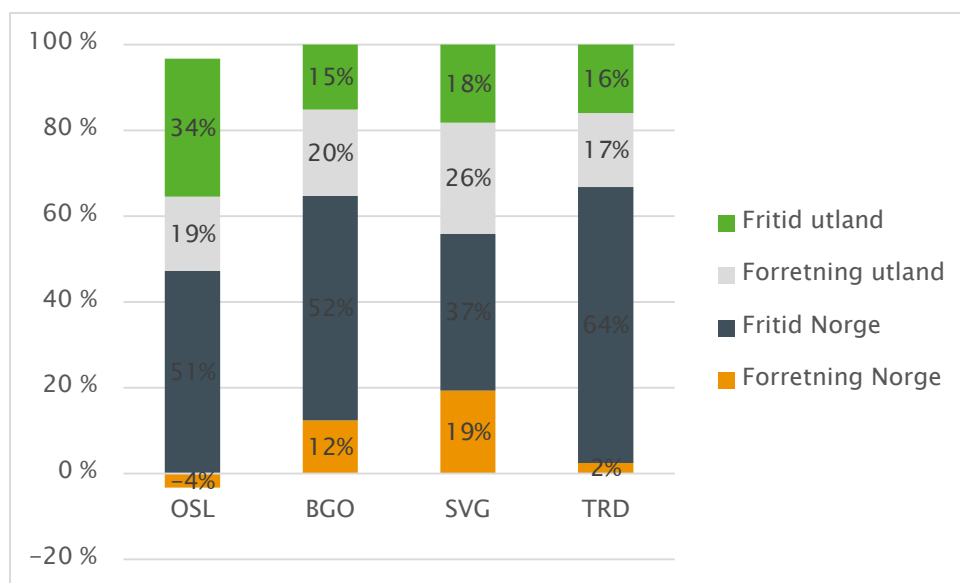
Veksten i private reiser kommer i første rekke i segmentet ferie/helgeturer, som nå står for 39 prosent av reisene sammenlignet med 29 prosent i 2003. Men i 2013 økte også antall besøksreiser noe, og disse står nå for 19 prosent av reisene.

Tabell 1 Reiser med rutefly til utlandet fra Avinors lufthavner etter hovedformål. 2003-2013. Prosent

Formål	2013	2011	2009	2007	2005	2003
Arbeidsbetingede reiser i alt	34	36	37	43	42	45
- Yrkesreise	24	28	29	34	34	37
- Reise til/fra arbeid	10	8	8	9	8	8
Private reiser i alt	66	64	63	57	58	55
- Besøk hos slekt og venner <sup>1)</sup>	19	18	19	18	18	18
- Ferie-/helgetur	39	38	36	33	33	29
- Annen privat reise	8	8	8	6	7	8
I alt	100	100	100	100	100	100

Reduksjonen i andelen arbeidsrelaterte reiser skyldes at andelen yrkesreiser falt fra 37 prosent i 2003 til 24 prosent i 2013. Bare fra 2011 til 2013 har andelen falt med 4 prosent. Til gjengjeld øker pendlingen til/fra utlandet og utgjør nå 10 prosent av trafikken etter å ha ligget på 8 prosent i flere år. I figur 9 er trafikken delt inn i fire delmarkeder etter reiseformål og bosted (generert/attrahert trafikk). Prosenttallene viser delmarkedenes andel av trafikkveksten i perioden 2011-2013 for de fire største lufthavnene.

- Over 50 prosent av veksten de siste 2 årene kommer fra nordmenns fritidsreiser. Spesielt er dette fremtredende for Trondheim, men også på Oslo og Bergen stod nordmenns fritidsreiser for mer enn halvparten av veksten mens dette bare forklarer 37 prosent av veksten i Stavanger.
- Langt mindre av veksten skyldes utlendingers fritidsreiser, men her er Oslo et unntak siden 1 av 3 nye reiser skyldes innkommende fritidsreiser.
- Det er generelt lav vekst i norske forretningsreiser. På Oslo falt antallet, mens det økte på Bergen og Stavanger. Dette kan skyldes forhold innen oljenæringen, men det foreligger ikke tall som underbygger det.
- Utlendingenes forretningsreiser står jevnt over for rundt 1/5 av veksten.



Figur 9 Delmarkedenes andel av trafikkveksten i perioden 2011-2013

## **Flyfrakt**

Flyfrakt er en viktig forutsetning for næringsvirksomhet. Kortere transporttider er spesielt viktig for oversjøiske transporter. Ved at avstandulempen i forhold til markedene reduseres, åpner dette for virksomhet som ellers ikke ville vært mulig fra Norge og fra deler av distrikts-Norge. En studie fra 2012 foretatt på vegne av Avinor viser at det går rundt 55 000 tonn flyfrakt inn/ut av Norge. I tillegg går ca. 110 000 tonn over grensen med lastebil på vei til eller fra en større flyplass for videre transport med fly (indirekte flyfrakt, såkalt «trucking»). 80 – 85 % av norsk flyfrakteksport er fisk. Øvrig trafikk til/fra Norge er skipsutstyr (eksport), utstyrsleveranser til offshore (import), farmasøytiske produkter og elektronikk. I tillegg kommer varer med høy tidsverdi eller hvor et er viktig at varen kommer raskt frem (reservedeler etc.). Internasjonalt går ca. halvparten av frakten med passasjerfly og halvparten med rene fraktfly. For flyfrakt til/fra Norge går ca 1/3 med passasjerfly. Post er en viktig del av flyfraktgrunnlaget og 1/3 av posttrafikken er utenlandstrafikk til 43 internasjonale destinasjoner. Nærmere 4,5 tonn går ut fra Norge mens nærmere 30 tonn kommer inn. Trafikken er voksende og dette skyldes i stor grad økt netthandel. Posten opererer sitt eget flyfraktsystem innenlands mens for internasjonal post benyttes det vanlige flyfrakttilbudet. Direkte flyfrakt inn/ut av Norge er i stor grad konsentrert til OSL.

## **Forenklet transfer for ankommende passasjerer fra utlandet**

Avinor har over lang tid arbeidet for en bedre og hurtigere transferprosess mellom utland og innland. Det er nå besluttet et prøveprosjekt på Oslo lufthavn Gardermoen som skal gjøre det enklere for ankommende passasjerer som skal videre med innenlands fly.

## **Luffartens betydning for mer integrert næringsliv og arbeidsmarked i Europa**

Betydningen av gode internasjonale forbindelser mellom norske lufthavner og utenlandske destinasjoner har økt i takt med globalisering og internasjonal handel. Utvikling av lufthavnene og rutenettet blir sett på av næringslivet som en forutsetning for videre vekst. Dette vil forsterke seg i et land hvor vekst i det internasjonale markedet er en premiss for at folk kan bosette seg i hele landet. For norsk næringsliv er gode transportforbindelser avgjørende for å kunne konkurrere med sine varer og tjenester på internasjonale markeder. Også for samfunnet for øvrig er Norges tilknytning til internasjonale destinasjoner avgjørende for landets konkurransekraft, ikke minst som attraktiv turistdestinasjon. Norsk utenriks- og handelspolitikk forutsetter en slik tilgang til det globale markedet og luftfart spiller her en avgjørende rolle.

Nærhet til en lufthavn er viktig for bosetting, sysselsetting og næringsutvikling og lufthavnene spiller en vesentlig rolle i tilrettelegging for internasjonale forbindelser. Utvikling av rutenettet er også viktig for å sikre internasjonal tilgang på tilstrekkelig og kompetent arbeidskraft, spesielt til storbyregionene. Norske virksomheter blir stadig sterkere integrert i globale produksjonsnettverk og behovet for mobilitet i arbeidskraftmarkedet er derfor økende. Dette gjelder både pendling og arbeidsinnvandring- og migrasjon. Økt internasjonalisering av det norske vare- og kapitalmarkedet bidrar til sterkere geografisk spesialisering av næringsvirksomhet, noe som igjen kan bidra til økt mobilitet av spesialisert arbeidskraft. Olje- og gassindustrien har lenge vært et slikt eksempel men også andre kunnskapsvirksomheter opplever samme utvikling (IT, forskningsinstitutter osv.). Stadig flere norske bedrifter rekrutterer arbeidskraft fra andre europeiske land og betydningen av gode internasjonale forbindelser fra norske lufthavner er avgjørende for at norsk næringsliv kan ta del i denne utviklingen.

Det har vært en betydelig vekst i pendlerreiser med fly mellom Norge og utlandet. Fra 2003 til 2011 økte antall pendlerreiser gjennomsnittlig med 8,4 prosent per år. Det ble gjennomført ca. 1,1 millioner pendlerreiser i 2011. Det har også vært en sterk økning i internasjonal flypendling (+40 %) fra 2011 til 2013. Flypendling utgjør ca. 8 % av alle utenlandsreiser. Økningen er sterkere for nordmenn enn for utlendinger og nordmenn utgjør nå 35 % av flypendlingen.

## **Eventuelle hinder for samordning mellom Norge og Sverige**

Vi har pekt på flere strekninger der det er behov for samordning mellom Norge og Sverige når det gjelder utvikling av infrastrukturen, men også for drift, vedlikehold, trafikantinformasjon og

trafikantservice m.m. Gjennom JBTP og etterfølgende aktiviteter er det begynt på både bilateralt og multilateralt samarbeid i Nordområdene. Det er også tatt initiativ til andre samarbeidsprosjekter.

I mandatet for arbeidet med internasjonale forbindelser stilles spørsmålet om ulikheter i den nasjonale transportplanleggingen mellom Norge og Sverige kan være et hinder for samordning over grensen. Dette prøver vi å svare på i det følgende.

### **Både likheter og ulikheter mellom den norske og svenske nasjonale transportplanleggingen**

I Sverige er den nasjonale transportplanleggingen delt inn i to trinn: innretningsplanlegging og tiltaksplanlegging. Innretningsplanleggingen resulterer i en infrastrukturproposisjon til Riksdagen og tiltaksplanleggingen resulterer i en nasjonal plan for transportsystemet. Disse tilsvarer i noen grad Nasjonal transportplan (NTP) og handlingsprogram i Norge, men innretningsplanen er mer overordnet enn NTP og beslutningsprosessen er forskjellig.

Den nå aktuelle infrastrukturproposisjonen ble lagt fram for Riksdagen i oktober 2012 og Riksdagen vedtok den i desember 2012. I infrastrukturproposisjonen presenterer regjeringen sin transportpolitikk og hva man vil legge til grunn for den kommende tiltaksplanleggingen, dvs. den nasjonale planen. Regjeringen foreslår også økonomiske rammer for den nasjonale planen. Riksdagens vedtak er begrenset til den økonomiske rammefordelingen. I Norge legges Nasjonal transportplan fram for Stortinget som en stortingsmelding, dvs. ikke som en proposisjon. Det betyr at Stortinget oftest ikke fatter noe vedtak, men formelt bare beslutter å «vedlegge stortingsmeldingen til protokollen». I praksis betyr det imidlertid at Stortinget stiller seg bak innholdet i meldingen, selv om man ikke som Riksdagen vedtar økonomiske rammer.

Etter Riksdagens vedtak om økonomiske rammer i desember 2012 ga regjeringen Trafikverket i oppdrag å utarbeide en nasjonal plan for transportsystemet for tolvårsperioden 2014-2025. Trafikverket presenterte sitt forslag til nasjonal plan i juni 2013. Forslaget har vært på høring til 1. oktober 2013. Regjeringen har fastsatt planen 3. april 2014. Samtidig fattet man særskilte beslutninger om byggestarter i perioden 2014-2016 og forberedelser for byggestarter i perioden 2017-2019. Ved et og samme tidspunkt våren 2014 fattet altså den svenske regjeringen tre ulike planvedtak for den nasjonale transportplanen. De økonomiske planene for henholdsvis år 1-3 og 4-6 oppdateres deretter hvert år. På denne måten knyttes den nasjonale transportplanen fastere til den statlige budsjettprosessen. I Sverige har man siden tidligere treårige budsjetter i tillegg til de årlige. Den siste seksårsperioden 2020-2025 omfatter identifiserte tiltak og mangler som krever videre utredninger og analyser. Denne oppdateres en gang per mandatperiode, dvs. når det utarbeides en ny nasjonal plan.

Den nasjonale transportplanen i Sverige er altså detaljert og bestemt for de første tre årene, ganske bestemt for neste tre år men overordnet for de siste seks årene. På en måte tilsvarer det vår inndeling i henholdsvis fire og seks år, men vi har ikke samme årlige oppdatering av «handlingsprogrammet» som man har i Sverige. I Norge har transportetatene etter Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2014-2023 utarbeidet handlingsprogrammer for de første fire årene. De er sendt på høring høsten 2013. Til forskjell fra i Sverige, der regjeringen fastsetter den nasjonale planen, er det etatene selve som fastsetter handlingsprogrammene.

### **Den svenske nasjonale planen**

#### ***Riksdagens beslutning***

Etter forslag fra regjeringen vedtok Riksdagen i desember 2012 følgende:

- En økonomisk ramme for perioden 2014-2025 på 522 mrd. kr, og at 281 mrd. kr av denne skal brukes til utvikling av transportsystemet.
- Midlene til utvikling av transportsystemet kan brukes til investeringer i statlige veier og jernbaner, mindre tiltak i eksisterende infrastruktur, statlig medfinansiering til regionale kollektivtrafikknett m.m., statlig medfinansiering til store og strategiske tiltak i havner og farleder, samt renter og amorteringer for investeringer som finansieres med lån.

- En økonomisk ramme på 86 mrd. kr til drift, vedlikehold og reinvestering av statlige jernbaner og 155 mrd. kr til drift, vedlikehold og reinvestering av statlige vegger samt til statlig medfinansiering av private vegger.
- En planeringsramme på 53 mrd. kr for investeringer der kapitalkostnaden finansieres med inntekter fra trengselskatt eller vegavgifter.
- Å bemyndige regjeringen å beslutte om den økonomiske fordelingen mellom nasjonal plan og länsplaner.

Øvrig innhold i regjeringens infrastrukturproposisjon er til informasjon om regjeringens transportpolitikk og hva regjeringen vil legge til grunn for den nasjonale planen. Nedenfor presenteres bare noen få elementer som kan være av interesse med hensyn til en sammenligning med Norge.

### **Regjeringens vedtak**

Regjeringen fastsatte 3. april 2014 den nasjonale planen for perioden 2014-2025. Samtidig vedtok regjeringen en liste over investeringer og tiltak over 50 mill. kr som Trafikverket får tillatelse til byggestart for i 2014-2016 og tillatelse å forberede for byggestart i perioden 2017-2019 samt skal arbeide med videre utredninger for gjennomføring i perioden 2020-2025. Med tillatelse for byggestart menes her at tiltaket har en økonomisk prioritering i henhold til vedtaket, men det kan naturligvis kreves andre avgjørelser før et prosjekt i praksis kan starte opp.

### **Innholdet i den nasjonale planen**

Som sagt oven er den økonomiske rammen i Sverige 522 mrd. kr for perioden 2014-2025. Det innebærer **43,5 mrd. kr per år**. I NTP er rammen 508 mrd. kr for perioden 2014-2023. Det innebærer nesten **51 mrd. kr per år**. I Sverige tilkommer inntekter fra trengselskatter, brukeravgifter, baneavgifter og medfinansiering på totalt om lag 82 mrd. kr, dvs. nesten **7 mrd. kr per år**. I Norge regner vi med 98 mrd. kr i bompenger, dvs. nesten **10 mrd. kr per år**. Dette betyr at svenskene har midler på om lag **53 mrd. kr per år** å bruke på transportinfrastrukturen, mens vi har om lag **61 mrd. kr per år**. Det er imidlertid en stor forskjell at vi i Norge bare har medfinansiering (bompenger) innenfor vegsektoren, mens den i Sverige i høy grad også går til jernbaner.

Av rammen til transportinfrastruktur skal man i Sverige bruke 3 mrd. kr per år til regional transportinfrastruktur, dvs. i hovedsak til det som tilsvarer våre fylkesveger, men også til regionale jernbaner og ikke-statlige flyplasser og havner. I Norge finansieres fylkesvegene i hovedsak gjennom rammetilskuddet til fylkeskommunene via KRDs budsjett. Vi har derfor ikke med dette i en langtidsplan, og kjenner derfor ikke til hvor mye som vil bli brukt de neste ti årene. Noen mindre øremerkete bidrag inngår imidlertid i NTP.

Den statlige økonomiske rammen er fordelt som vises i tabell nedenfor. Der det er mulig har jeg prøvd å sammenligne med Norge.

Forslag til økonomiske rammer	Mill. kr i svensk nasjonal plan <sup>1)</sup>	Mill. kr i NTP <sup>2)</sup>
Myndighetsoppgaver	167	?
Drift og vedlikehold veg <sup>5)</sup>	12 983	11 572 <sup>4)</sup>
Drift og vedlikehold jernbane <sup>5)</sup>	7 167	7 557
Länsplaner	2 950	- <sup>7)</sup>
Renter og amortering	3 042	-
Diverse driftsbidrag	483	-
Tiltaksområder (programomr.)	3 308	6 649
Planlegging og støtte	375	?
Store prosjekter	13 025 <sup>3)</sup>	18 066 <sup>6)</sup>
<b>Sum</b>	<b>43 500</b>	<b>50 800</b>

1) SEK per år

2) NOK per år

- 3) Er i planen delt inn i pågående prosjekter (64 100) og nye prosjekter (92 200)
- 4) Inklusive vegforvaltning, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.
- 5) Inklusive fornyelse
- 6) Inklusive skredsikring riksveger og vederlag for OPS-prosjekter
- 7) Vanskelig å finne noe tilsvarende

I den nasjonale planen betones vekten av å ta hånd om den eksisterende infrastrukturen. De presenteres en strategi for reinvestering og forebyggende vedlikehold av jernbaner for å gjøre jernbanen mer robust og pålitelig. Store satsninger gjøres også for å beholde den standard som eksisterende vegnett har. I den svenske planen ligger om lag 13 mrd. kr per år til drift, vedlikehold og fornying av 100 000 km statlig veg. Hvis vi tar ut trafikant- og kjøretøytilsyn ligger om lag 10 mrd. kr til tilsvarende oppgaver for 10 500 km statlig veg i Norge. Men det er ikke sikkert at tallene er helt sammenligningsbare, for eksempel inngår forvaltning av vegnettet, inklusive SAMS vegadministrasjon i de norske tallene. Jeg er usikker hvor administrasjonskostnadene ligger i den svenske planen utover postene for myndighetsoppgaver og planlegging og støtte. I den svenske planen inngår 7,2 mrd. kr per år til drift, vedlikehold og fornying av nesten 12 000 km trafikkert jernbane. I den norske planen inngår 7,6 mrd. kr til tilsvarende oppgaver for knapt 4 000 km trafikkert jernbane.

Regjeringen prioriterer veg- og jernbanekorridorer for godstransporter, mulighetene til arbeidspendling, kollektivtrafikk, gåing og sykling samt økende muligheter til intermodal/multimodal transport. Internasjonale transportkorridorer inngår i forslaget. Disse prioriteringene er ganske like de norske. Vi prioriterer kollektivtrafikk, gåing og sykling i byene, mulighet til arbeidspendling (eller regionforstørring) i regionene og de viktige korridorene mellom byene og regionene.

Firetrinnsprinsippet konkretiseres gjennom å satse på tiltaksområder som gir bred måloppfyllelse uten kostnadsintensive investeringer i ny infrastruktur. Det største tiltaksområdet er «trimning og effektivisering». Innenfor dette området er det definert sju ulike tiltakstyper: mindre trimningstiltak for gods- og persontransport, trafikksikkerhet jernbane, riktig hastighet på statlig vegnett, tiltak for økt og sikker sykling, tilgjengelighet for alle, IT som del av transportsystemet samt attraktive, sikre og funksjonelle trafikkmiljøer. Tiltaksområdet «miljøinvesteringer i eksisterende infrastruktur» er fordelt på fire tiltakstyper: støy og vibrasjoner, landskap, forurensede områder og vann. Satsingen på tiltaksområder tilsvarende vår satsing på programområder, men vi har en annen inndeling. Det er også vesentlig mer midler til denne typen tiltak i Norge enn i Sverige. På den andre siden kan en del tiltak som faller under programområder i Norge være presentert som navngitte tiltak for utvikling av infrastrukturen i Sverige.

Av investeringsrammen til utvikling av transportinfrastrukturen går drøyt 40 prosent til å ferdigstille pågående prosjekter. Deretter prioriteres dem som regjeringen har pekt ut og dem som inngår i gjeldende plan. Øvrige prioriterte prosjekter har i hovedsak blitt hentet fra dem som er prioritert i Kapasitetsutredningen. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet har veiet tungt ved prioriteringen av de nye prosjekter som Trafikverket har foreslått.

Planen peker ut og navngir alle investeringsprosjekter som beregnes å koste mer enn 50 mill. kr. De tiltak som koster mindre inngår i rammen for tiltaksområder. Alle prosjekter som koster mer enn 50 mill. kr navngis i vedlegg til planen. Det gis også en særskilt omtale av tre store nasjonale prosjekter som gjennomføres for fortsatt utvikling av jernbanetrafikken:

- Nasjonal trafikkleddning, et prosjekt for operativ trafikkleddning
- KRAFT, for å sikre behovet for kraftforsyning
- ERTMS, innføring av felles signalsystem for Europas jernbaner

Planforslaget presenteres oppdelt på seks geografiske områder. Innenfor disse områdene presenteres transportkorridorer samt mangler og tiltak innenfor disse på følgende måte:

- Et navngitt tiltak, der tiltaket er kjent til utføring, kostnad og samfunnsnytte
- En navngitt mangel, der det finns kunnskap om mangler og utfordringer men der det fortsatt trengs videre utredninger

- Utvalg av tiltak, et utvalg av tiltak som koster mindre enn 50 mill. kr og inngår i satsingen på tiltaksområder

Den nasjonale planen har altså en detaljeringsgrad som minner mer om våre handlingsprogram enn NTP, i hvert fall for de tre pluss tre første årene. I NTP presenteres bare veg- og jernbanetiltak som koster mer enn 750 mill. kr og starter i første fireårsperioden. I NTP presenteres de store investeringstiltakene knyttet til transportkorridorene, ikke til geografisk område.

Programområdestiltakene presenteres bare generelt og med nasjonale rammer. I den svenske nasjonale planen presenteres et utvalg av disse tiltakene knyttet til korridorer innenfor et geografisk avgrenset område. Det er altså relativt stor forskjell i form på den svenske nasjonale planen og NTP.

### ***Hva sier den nasjonale plane om internasjonale forbindelser og kontaktene mot Norge?***

Den nasjonale planen legger vekt på det internasjonale perspektivet, i hvert fall når det gjelder landforbindelsene. Nedenfor beskriver jeg noe av det som kan være av interesse for Norge.

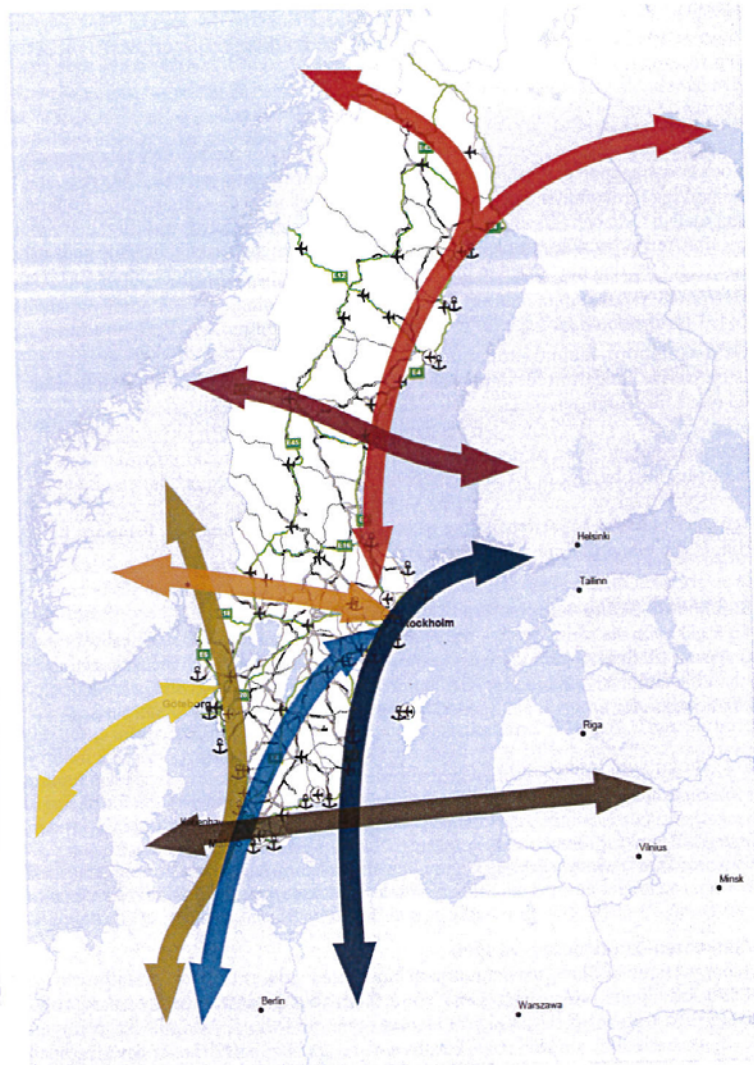
Svenskene regner med at jernbanetransporten mot Europa vil bedres vesentlig i framtiden. EU-kommisjonen har besluttet å etablere ni godskorridorer i det europeiske jernbanenettet. En av disse berører Sverige: Stockholm-Malmø-København-Hamburg-Innsbruck-Verona-Palermo. Denne skal være klar for trafikk i 2015. Fehmarn Belt forbindelsen ventes å være i trafikk fra 2020, og gi vesentlig bedre forbindelser i Øresundsregionen og videre mot Tyskland. Den styrkingen av jernbanetransporten som disse tiltakene medfører vil også kunne være gunstig for norsk jernbanetransport mot Europa.

Man peker i planen på de mangler som finns i transportene mellom Oslo og Göteborg, og videre mot København. Det sies at reisetiden med tog er for lang for et integrert grenseoverskridende arbeidsmarked mellom Norge og Sverige, samt at reisetiden fra Oslo mot Göteborg og København er for lang for å kunne konkurrere med bil og fly. Man mener det er et stort potensial for et mer integrert næringsliv, men dette forutsetter bedre togtransport. Slike tiltak inngår imidlertid i liten grad i planforslaget. Jernbanen forbedres i Skåne, forbi Varberg og gjennom Göteborg. På E6 bygges den feilende lenken ved Tanumshede i Bohuslän ut til firefelts motorveg tidlig i planperioden.

I planen sies også at togtrafikken mellom Oslo og Stockholm ikke er konkurransekraftig i dag med bil, buss og fly. Men også her inngår tiltak i liten grad i planforslaget. Det gjennomføres imidlertid tiltak på jernbanen i Värmland som gir økt kapasitet, kvalitet, sikkerhet og punktlighet. På E18 vest for Karlstad fortsetter utbyggingen av møtefri veg.

I nord pekes på den store betydningen av Malmbanan/Ofofbanen, og utviklingen av gruve næringen tilegnes stor betydning i planen. Stråket Finland-Sundsvall-Östersund-Trondheim pekes også ut som en viktig korridor for både arbeidspendling, regional godstransport og turistnæringen. Malmbanan får økt kapasitet og ERTMS. Det gjennomføres visse mindre kapasitetsøkende tiltak på Mittbanen.

De viktigste korridorene med internasjonal betydning vises i kart på neste side.



- Stråk 1 Nordnorge-Norra Sverige-Bottenhavet-Finland-Ryssland
- Stråk 2 Finland-Sundsvall-Östersund-Trondheim
- Stråk 3 Stockholm-Oslo
- Stråk 4 Oslo-Göteborg-Malmö-kontinenten
- Stråk 5 Stockholm-Malmö-kontinenten
- Stråk 6 Stockholm som internasjonell målpunkt
- Stråk 7 Västkusten-kontinenten
- Stråk 8 Sydsverige-Østeuropa



### **De transportpolitiske målene i Sverige**

Det overordnede transportpolitiske målet i Sverige er ganske likt det norske. Slik er det formulert i Sverige: Det overordnede målet for transportpolitikken er å sikre samfunnsøkonomisk effektivitet og langsiktig bærekraftig transporttilbud for innbyggerne og næringslivet i hele landet.

Under det overordnede målet har man i Sverige et funksjonsmål for tilgjengelighet og hensynsmål for sikkerhet, miljø og helse. Det finnes ingen etappemål eller delmål, men sju presiseringer til funksjonsmålet og fem presiseringer til hensynsmålet. Formen avviker altså mye fra den norske målstrukturen, men innholdet har store likheter. I vegsektoren skal antallet drepte halveres og antall hardt skadde reduseres med en fjerdedel mellom 2007 og 2020. Vi skal i Norge halvere antallet drepte og hardt skadde innen 2024. Sverige skal i 2030 ha en kjøretøypark som er uavhengig av fossilt drivstoff. Vi har ikke et tilsvarende etappemål i Norge.

### **Konklusjon**

Likhetene mellom den norske og svenske nasjonale transportplanleggingen er så store at de mindre forskjellene ikke er et hinder for samordning mellom Norge og Sverige over grensen.