



Internasjonale forbindelser

Analyse- og strategifase
Hovednotat 30. september 2014



KYSTVERKET



Statens vegvesen



Jernbaneverket



Forord

Dette arbeidsdokumentet er en del av analyse- og strategifasen som Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen har satt i gang på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Innholdet i dokumentet vil bli oppsummert i en hovedrapport og bli videre behandlet i regionale møter med fylkeskommunene, i referansegruppen for Nasjonal transportplan og i transportetatene.

Analyse- og strategifasen er grunnlaget for transportetatenes arbeid med planfasen av Nasjonal transportplan 2018-2027. Planfasen skal gi anbefalinger for Samferdselsdepartementets rullering av stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan.

Anbefalingene i notatet står for prosjektgruppens egen regning.

Prosjektgruppen har bestått av følgende medlemmer:

Hans Silborn – Statens vegvesen, leder

Trine Lysne – Avinor AS

Bjørn Egede Nissen – Jernbaneverket

Thor Vartdal – Kystverket

Veronica Wiik – Statens vegvesen/region nord

Oslo, 30. september 2014

Hans Silborn

Prosjektleder for internasjonale forbindelser

Internasjonale forbindelser

Globaliseringen og internasjonaliseringen har gjort Norge avhengig av gode internasjonale forbindelser og av å delta aktivt i internasjonalt samarbeid. Vårt arbeid har i hovedsak vært innrettet på grensekryssende forbindelser og muligheten til økt integrering av næringsliv og arbeidsmarked. Det er behov for nært samarbeid med våre naboland om utviklingen av de grensekryssende forbindelsene. Sveriges og Norges regjeringer er enig om at utviklingen av de grensekryssende forbindelsene skal skje i dialog mellom departement og myndigheter som har ansvaret for transportsystemet. I Nord-Norge pågår et både multilateralt og bilateralt samarbeid gjennom felles Barents transportplan og oppfølgingen av denne. Dessuten samarbeider Norge med andre land gjennom blant annet Arctic Council og har bilateralt samarbeid med Russland om skipsrapporteringssystem. I Sør-Norge har den norske og svenske regjeringen besluttet å samarbeide om utviklingen av jernbanen. For de internasjonale vegforbindelsene i sør er utfordringen først og fremst å få en felles syn på utviklingen av E16 mellom Kongsvinger og Torsby og en lik trafikksikkerhetsstandard på E18 på begge sider av grensen. Regelverk og standarder innen sjø- og lufttransport utformes i vesentlig grad i ulike internasjonale fora der Norge medvirker aktivt. Utviklingen av de internasjonale forbindelsene bestemmes altså i høy grad av det multilaterale og bilaterale samarbeidet som Norge deltar i. Etatene og Avinor må derfor legge stadig større vekt på det internasjonale arbeidet. Det er små muligheter til å styrke dagpendlingen over grensen gjennom samferdselstiltak, men utviklingen av luftfarten kan bidra til et mer integrert europeisk arbeidsmarked dersom lufthavnene får tilstrekkelig kapasitet.

1.1 Oppdraget

Oppdraget har vært å beskrive status på de internasjonale forbindelsene og mulighetene til samordning/tverrprioritering mellom transportformene. Videre skulle arbeidsgruppen beskrive behovet for samordning med naboland, om det er forskjellige prioriteringer mellom Norge og aktuelle naboland samt om det er spesielle hindringer i forhold til samordning og samarbeid over grensene. I tillegg har det inngått i oppdraget å analysere i hvilken grad utvikling av de grensekryssende forbindelsene kan bidra til å styrke integreringen av arbeidsmarkedet mellom Norge og Sverige, og i hvilken grad utviklingen av luftfarten kan skape et mer fleksibelt arbeidsmarked mellom Norge og resten av EØS-området. I oppdraget har dessuten inngått å vise hvordan TEN-T og annet EU-regelverk kan påvirke utviklingen av den nasjonale infrastrukturen.

På bakgrunn av disse analysene og utredningene skulle prosjektet anbefale en strategi for utvikling av de internasjonale forbindelsene, samt tiltak på kort, mellomlang og lang sikt for å effektivisere transportene i de internasjonale forbindelsene. Med grunnlag i pågående og nye utredninger, og det bilaterale samarbeid som er satt i gang for flere enkelte veg- og jernbanestrekninger, har vi imidlertid kommet til at det er lite hensiktsmessig nå å foreslå konkrete utviklingsstrategier og tidspunkt for når tiltak skal gjennomføres.

1.2 Grensekryssende infrastruktur og transport

Beskrivelsen av status på de internasjonale forbindelsene og mulighetene til samordning tar utgangspunkt i den inndeling av Norges utenlandsforbindelser som vises i NTP 2014-2023. Beskrivelsen omfatter først og fremst landtransport fordi sjøtransport til stor del håndteres gjennom godstransportutredningen og KVVU for terminalstruktur i Oslofjorden, mens det for luftfart håndteres i utredningen om kapasitetsutvikling på de store lufthavnene. For en mer detaljert gjennomgang av grensekryssende forbindelser vises til vedlegg 1.

U1 Østlandsområdet – Sør-Sverige, Danmark, Østersjølandene og kontinentet

Dette er den viktigste landtransportforbindelsen, med halvparten av vegtrafikken over grensen.

E6 over Svinesund er den viktigste vegforbindelsen mellom Norge og utlandet, både for person- og godstransport. I gjennomsnitt passerer om lag 50 000 personer og 2 500 lastebiler grensen ved

Svinesund hver dag. Totalt passerer 5/6 av persontrafikken og 3/4 av tungtransporten de tre grensepassasjene Svinesund, Ørje og Magnor. 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 E6 bli bygget ut som firefelts veg i 2015. Det er ikke nå behov for å planlegge videre utvikling av E6.

Østfoldbanens vestre linje har forholdsvis god teknisk standard, men kontaktledningen mellom Fredrikstad og Sarpsborg er gammel og skal skiftes ut. Kapasiteten er til dels begrenset selv med dobbeltspor mellom Oslo og Ski. Fra Moss og sydover gir enkeltspor, og for få og for korte kryssingsspor, begrensninger særlig for godstrafikken. Østfoldbanen er trafikkert med regiontog/IC, lokaltog og godstog. 3 IC-avganger i døgnet forlenges fra Halden til Gøteborg. I Norge er Østfoldbanen høyt prioritert med fullføring av Follobanen innen 2021, dobbeltspor fra Moss via Fredrikstad til Sarpsborg innen 2026 og fullføring fram til Halden ca. 2030. På svensk side er det ikke prioritert større tiltak på banen mot Norge i perioden fram mot 2027.

Den langsiktige utfordringen i denne utenlandsforbindelsen handler først og fremst om jernbanens mulighet til å ta andeler av den stadig økende vegtrafikken på E6. Skal en slik utvikling innfris må tiltak på banesiden prioriteres høyere enn ytterligere kapasitetstiltak på veg. Dobbeltspor til Halden bedrer kapasiteten, men flaskehalsen fra Halden til Dals Rostock vil bestå. En bane med høy standard og kapasitet vil være viktig for godstransporten, men også gjøre det mulig å gi et betydelig forbedret persontransporttilbud med tog mellom Oslo og Gøteborg (og videre mot Malmø og København). Økt trafikk er imidlertid avhengig av at bestiller (stat/fylke/län) er villig til å betale for den grenseoverskridende trafikken, fordi den ikke vil være bedriftsøkonomisk lønnsom fra begynnelsen.

Den norske og svenske regjeringen har besluttet at Jernbaneløstaket i samråd med Trafikverket skal gjennomføre en felles utredning når det gjelder videre utvikling av jernbanen mellom Oslo og Gøteborg. På veggside er det behov for samarbeid med Sverige om mindre tiltak i tilknytning til E6. Dette gjelder bompengerekravet ved Svinesund, men også trafikantinformasjon og muligens et felles syn på hvordan kravene i TEN-T om hvileplasser og alternativt drivstoff kan oppfylles.

U4 Østlandsområdet – Sverige, Finland, Baltikum og Russland

Denne utlandsforbindelse omfatter først og fremst veg- og jernbaneforbindelser mot Stockholmsregionen og andre sentrale områder i Sverige.

E18 over Ørje er den nest viktigste vegforbindelsen over grensen. Om lag 20 prosent av all godstransport på veg mellom Norge og utlandet går over Ørje. 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 møtefri E18 i Østfold. I Sverige mangler møtefri veg på større delen av strekningen mellom Karlstad og Töcksfors. Med unntak av 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 på den svenske for lang tid framover.

Rv 2 over 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. Trafikken og hastigheten tilsier at den framtidige utviklingen av rv 2 i både Norge og Sverige bør innrettes på å bygge møtefri veg. I Sverige vil det bli gjennomført en åtgårdsvalsstudie for strekningen Charlottenberg – riksgrensen i 2015. Det er viktig at Statens vegvesen i Norge bidrar i dette arbeidet.

E16 over Riksåsen er en viktig veg på deler av strekningen mellom Bergen og Gävle, men det er lav trafikk over grensen, ÅDT 600 kjøretøyer/døgn. 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. Verken i Norge eller Sverige er det planer om å utbedre vegen i inneværende planperiode. Landene bør samarbeide om en felles syn på utviklingen av denne forbindelsen.

Kongsvingerbanen er enkeltsporet med relativt god kurvatur. For få og for korte kryssingsspor medfører imidlertid at kapasiteten til tider er anstrengt. På svensk side er det også enkeltsporet bane fra riksgrensen til Karlstad. I NTP 2014-23 er det prioritert stasjonstiltak og et par nye kryssingsspor. Det er ikke prioritert større tiltak på svensk side fra Karlstad og vestover. Kongsvingerbanen er ellers 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. Den grenseoverskridende persontrafikken fikk et dårligere tilbud ved ruteendringen i desember 2012 ved at Nabotåget til/fra Karlstad, som tidligere gikk til Oslo, nå snur i Kongsvinger. Fjerntrafikken mellom Oslo og Stockholm har lav prioritet med beskjeden frekvens og hastighet.

Den langsiktige utfordringen i denne utenlandsforbindelsen ligger først og fremst på hvordan jernbanen skal utvikles. Skal godstrafikken prioriteres, bør fjerntrafikken med persontog prioriteres eller er det den grenseoverskridende regionaltrafikken som er viktigst? Mye taler for at det er vanskelig å prioritere fjerntrafikken før det er aktuelt å bygge ny bane med vesentlig nedsatt reisetid, men godstrafikken er uansett viktig. Disse spørsmålene bør vurderes sammen med Sverige i en tilsvarende utredning som den som nå skal gjennomføres for Oslo – Göteborg. For vegforbindelsene er det en utfordring å få et felles syn med Sverige på den langsiktige utviklingen av E16 mellom Kongsvinger og Torsby og en lik sikkerhetsstandard på E18 på begge sider av grensen.

U5 Midt-Norge – Midt-Sverige og Finland

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

Riksvegforbindelsene over grensen er E14 over Storlien, rv 73 over Krutvatnet, E12 over Umskaret og rv 77 over Graddis. Disse vegene er til dels smale med iblant utfordrende vertikal- og horisontal-kurvatur. Trafikken over grensen er relativt lav, og det langsiktige utviklingsbehovet er mindre utbedringer til 8,5 m bredde. På rv 77 har regjeringen foreslått å bruke midler som kompensasjon for bortfall av differensiert arbeidsgiveravgift til en ny tunnel gjennom Tjernfjellet, som skal erstatte den smale og bratte forbindelsen over Junkerdalen til Sverige. Den viktigste av disse vegene, E12 mellom Mo i Rana og Umeå er nå inkludert i TEN-T. Vegen er viktig for godstransport fra Norge til Sverige og Europa, først og fremst sjømat og stålarmningsstenger. En voksende gruvenæring kan gi økte transporter fra Sverige til havnen i Mo i Rana. Dette vil stille krav til både økt bæreevne og bredde.

Meråkerbanen 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. Tillatt aksellast er 20,5 tonn, mot 22,5 tonn på det meste av jernbanenettet for øvrig. Trafikken på Meråkerbanen er relativt liten. På norsk side inngår elektrifisering av Meråkerbanen i NTP 2014-23. I denne forbindelse vil det også bli gjennomført opprusting av linja, fjerning av planoverganger mv. På svensk side er banen elektrifisert til Storlien.. Standarden er også her noe varierende. Største utfordringen er jernbanefyllingen ved “Stora helvete” nær grensen, som p.g.a. utglidningsfare har medført at Mittbanan nå er stengt. Her gjennomføres midlertidige tiltak slik at trafikken kan gjenopptas i 2015. Svenske myndigheter har videre besluttet full utbedring i løpet av 2017, inkludert elektrifisering fra Storlien til riksgrensen.

Den langsiktige utfordringen i denne utenlandsforbindelsen er først og fremst knyttet til E12 Mo i Rana – Umeå og framtidig trafikk både av personer og gods på Meråkerbanen/Mittbanen. Det er nødvendig med samarbeid med Sverige om både E12 og Meråkerbanen. For sistnevnte særlig i forhold til trafikkering når banene er ferdig utbedret og elektrifisert. E12 er i Joint Barents Transport Plan (JBTP) utpekt som en prioritert forbindelse for bi- eller multilateralt samarbeid. Trafikverket i Sverige har begynt på en KVVU for E12. Denne skal være ferdigstilt våren 2015. Statens vegvesen Region nord deltar i arbeidet, som vil gi et grunnlag for å bestemme den videre utviklingen av E12.

U6 Nord-Norge – Nord-Sverige, Finland og Russland

Denne utenlandsforbindelsen omfatter i hovedsak vegtransport, men også jernbanen mellom Narvik og Kiruna som er særdeles sentral når det gjelder malm- og annen godstransport.

Riksvegforbindelsene over grensen er E10 over Bjørnefjell, E8 over Kilpisjärvi, rv 93 over Kivilompolo, rv 92 over Karigasniemi, E75 over Utsjoki, rv 893 over Neiden og E105 over Storskog. Av disse inngår E10, E8, rv 93, rv 893 og E105 i korridorer som er pekt ut som viktige i JBTP. Utfordringen på disse vegene er at de er smale og kurvete på enkelte strekninger samt har vinterproblemer. Korridoren over Neiden er viktig for godstransport. E105 mellom Murmansk og Kirkenes er viktig for kontaktene md Russland. På norsk side er utbedringen av vegen straks ferdig.

Ofofbanen er en 42 km lang enkeltsporet strekning fra Narvik til riksgrensen. 1/4 av strekningen består av tunneler og overbygg. Den har akseltrykk på 30 tonn, men sikringsanleggene begynner å bli gamle. Strømforsyning og kontaktledningsanlegg gir heller ikke tilstrekkelig effekt til å håndtere den økende trafikken på banen. Med de prognoser som foreligger for økt malmtrafikk og annen godstrafikk er også banens kapasitet i ferd med å bli for liten. På norsk side er det foreslått betydelige midler til forlengelse av eksisterende kryssingsspor samt til forbedret strømforsyning og ny midlertidig omformer. På svensk side er det nye og forlengede kryssingsspor som er aktuelle.

Den langsiktige utfordringen i denne utenlandsforbindelsen er først og fremst knyttet til kapasitetsproblemet på Ofofbanen, og samordnet utvikling av de viktigste vegforbindelsene over grensen. Det pågår et omfattende samarbeid mellom svenske og norske myndigheter om utvikling av Ofofbanen. På sikt er det behov for dobbeltspor. Videreføringen av JBTP vil bidra til en felles og samordnet utvikling av de viktigste forbindelsene over grensen i Nord-Norge. Norge og Finland har i 2014 tatt initiativ til et bilateralt samarbeid om utviklingen av E8 og rv 93. Det er for tidlig å si hvilken utviklingsstrategi dette samarbeidet, og annen oppfølging av JBTP, vil resultere i. Det er foreløpig ikke snakk om nye jernbaneforbindelser, men Norge vil ikke gå imot dersom Finland ønsker å gå videre med eventuell forbindelse Rovaniemi – Kirkenes.

Grensekryssende sjøtransport

Sjøtransport er den dominerende transportformen for godstransport mellom Norge og utlandet; 83 % av all godstransport mellom fastlands-Norge og utlandet går sjøveien. Persontransport med utenriksferger omfatter om lag 5,7 million passasjerer årlig. Fysisk infrastruktur, som farleder og havner, er ikke etablert for internasjonal transport som sådan, men deles med innenlands transport. Kapasiteten er tilstrekkelig. Også annen grensekryssende infrastruktur, som navigasjonsinstallasjoner, overvåkning og rapportering, deles mellom alle sjøfarende. Et utstrakt samarbeid pågår mellom Norge og andre skipsfartsnasjoner.

Norge og Russland etablerte i 2013 et felles skipsrapporteringssystem, Barents SRS, som innebærer at sjøtrafikksentralene i Vardø og Murmansk utveksler informasjon om risikotransport som seiler mellom Røst og Murmansk. Det er også etablert to trafikkseparasjonssystemer for sjøtrafikk langs norskekysten. Av annen grensekryssende infrastruktur kan spesielt nevnes det felleseuropeiske meldingssystemet SafeSeaNet, hvor skipstrafikken rapporterer lovpålagte ankomst- og avgangssopplysninger til norske myndigheter og havner. Det arbeides med å etablere et såkalt Single Window basert på SafeSeaNet-systemet for å forenkle administrative rutiner for sjøfarten. Norge bidrar aktivt i dette arbeidet.

Luftfart

Avinors lufthavner må utvikles på en måte som sikrer et sikkert, effektivt og konkurransedyktig flytilbud som evner å møte det økende behovet for internasjonale forbindelser. Både kapasiteten i luftrommet og på lufthavnene effektiviseres for å sikre at man evner å håndtere forventet trafikkøkning de neste 10 – 20 årene. En forutsetning for å kunne ta del i en slik forventet vekst er at det er nok kapasitet på de store lufthavnene. Hovedflyplassen opererer i dag opp mot kapasitetstaket, spesielt på de mest trafikkfete tidspunktene. Tilgang til ny rullebanekapasitet er derfor en forutsetning for videre vekst på Gardermoen og dermed vekst i tilførselstrafikken til Norge for øvrig.

1.3 Joint Barents Transport Plan og andre samarbeidsprosjekter

Joint Barents Transport Plan er nok det viktigste konkrete internasjonale samarbeidsprosjektet for utviklingen av norsk infrastruktur og transport i nord, men det finnes også noen andre prosjekter som er vert å nevne. Se nærmere beskrivelse av disse i vedlegg 2.

Joint Barents Transport Plan (JBTP)

I JBTP er 14 multimodale korridorer (samt flyforbindelser) definert og beskrevet. Landkorridorene er nevnt i kapittel 1.2 ovenfor. Det foreslås tiltak innenfor alle transportformene. Innenfor vegsektoren skal tiltak gjennomføres for å utbedre flaskehalsen i infrastrukturen samt å harmonisere kjøretøybestemmelser, vegstandard, drift og vedlikehold, og informasjonssystem for brukerne. Det foreslås også å forlenge E45 til Alta, dvs. å omklassifisere rv 93 til europaveg. For jernbanen foreslås det å vurdere videre studier av utviklingen av Ofotbanen og noen tenkbare nye jernbaneforbindelser. Innenfor sjøtransport foreslås det å utvikle noen nøkkelhavner og et skreddersydd system for sjøsikkerhet i arktiske farvann. Økt næringsvirksomhet i nord samt økt trafikk langs Russlands nordvestlige kyst og gjennom den nordlige sjørute medfører at det er særskilt fokus på tilrettelegging av infrastruktur i nordlige farvann, både på havnesiden og innen sjøsikkerhet og oljevernberedskap. Det er også nødvendig å fjerne en del administrative flaskehalsen i sjøtransporten. Innenfor luftfart ligger hovedfokus på å se på mulighetene å få et bedre flytilbud i østvestlig retning. Det pekes i JBTP særlig på vekten av bilaterale kontakter og avtaler for å utvikle de utpekte korridorene samt på behovet for felles standard for drift og vedlikehold for viktige grensekryssende korridorer.

Transportmyndighetene er i ferd med å følge opp forslagene i JBTP. Som nevnt ovenfor har Norge og Finland besluttet å gjennomføre felles utredninger om utviklingen av E8 og rv 93. Det er også allerede satt i gang et omfattende samarbeid mellom Sverige og Norge om Ofotbanen og om utviklingen av E12. Det vil sannsynligvis bli startet opp en flyrute Tromsø – Luleå – Oulo med regional finansieringsstøtte. Direktørene for samferdselsmyndighetene i Norge, Finland og Sverige har besluttet å arbeide videre med blant annet harmonisering av trafikantinformasjon og krav til geometrisk utforming av vegnettet i nord. I tillegg ønsker man å vurdere felles krav og mål for vinterdrift i de utpekte korridorene. Det er også aktuelt med møter på ministernivå for å diskutere videre samarbeid i nord JBTP. Det videre arbeidet med oppfølging av planen er derfor et godt grunnlag for å utarbeide konkrete felles strategier for de internasjonale forbindelsene i Barentsregionen.

1.4 Hva betyr TEN-T og annet viktig internasjonalt regelverk?

EUs regelverk har stor betydning for norsk transport. I EUs hvitbok om transport fra 2011 beskrives de transportpolitiske målene og de tiltak som skal sikre forbedrede forbindelser både internt i regionen og ut mot resten av verden. De overordnede målene er et transportsystem som understøtter økonomisk vekst, økt konkurransekraft, mobilitet og effektiv ressursutnyttelse. Tiltakene er fokusert mot felles transportområde, forskning og innovasjon og investering i infrastruktur. Den nye klima- og energipakken fra EU med mål for 2030 forventes å få stor betydning for transportsektoren. Videreutviklingen av TEN-T skal sikre en revitalisering av det transeuropeiske transportnettet i tråd med EUs Hvitbok. I tillegg pågår det en rekke forsknings- og innovasjonsprogrammer som skal bidra til et effektivt og sømløst transportnettverk i Europa. Vi har i dette prosjektet hovedsakelig behandlet TEN-T og de krav som derigjennom stilles til transportinfrastrukturen i Norge, selv om også annet regelverk påvirker oss sterkt. EU-agreement 10244/13 fastlegger EUs krav til TEN-T korridorer/prosjekter i årene framover. Nettverket er inndelt i et kjernenettverk der tiltak skal være implementert senest 2030, og et utvidet nettverk der tiltak skal være implementert senest 2050.

For jernbane er det bl.a. stilt krav til elektrifisering, implementering av ERTMS og at godstog skal kunne kjøre minimum 100 km/t på baner som er tillat for 22,5 tonn aksellast og kan håndtere 740 m lange godstog. For veg er det bl.a. stilt krav til høy standard, sikkerhet, tunnelsikkerhet og system for bompengeneinnkreving for tunge kjøretøyer. For kjernenettverket stilles også krav til avkjørselsfrie veger, døgnhvileplasser hver 100 km og tilgang til alternative drivstoff.

Statens vegvesen mener at kravene kan oppfylles innenfor fristen, med den mulighet til unntak som er gitt i regelverket. Også for jernbanen skal kravene i hovedsak kunne oppfylles for de baner som

tilhører kjernenettverket, med samme forbehold om unntak. For det utvidete nettverket vil det være vanskeligere å oppfylle kravene.

Samtlige norske lufthavner med persontrafikk er inkludert i TEN-Ts nettverk og omfattes dermed av retningslinjene/kravene. Kravene oppfattes ikke å innebære konsekvenser utover det som allerede ligger i interne planer og kravene til standard på infrastruktur er i stor grad samsvarende med krav som følger av andre avtaler/konvensjoner hvor Norge er part. Avinor har påpekt betydelige konkurranseulempes ved at finansieringsmekanismen «Connecting Europe Facility» (CEF) etablert under TEN-T ikke er tilgjengelig for norske aktører. Det forventes at både Avinors flysikringsvirksomhet og Oslo lufthavn Gardermoen vil omfattes av de felleseuropeiske kravene til implementering av nye driftskonsepter og teknologier for å tilfredsstille nettverkskrav.

To norske havner er definert som en del av EUs TEN-T kjernenettverk: Oslo og Narvik. Flere av de øvrige norske stamnetthavnene (inkludert utpekte havner) er med i forslaget til det utvidete nettverket. Det kan være noen utfordringer med å leve opp til disse kravene i havnene. Et konkret eksempel er krav til landstrøm og LNG.

I vedlegg 3 omtales både TEN-Ts regelverk og annet internasjonal regelverk på sjø- og luftfartsområdet.

1.5 Integrering av arbeidsmarked over grensen

TØI har analysert pendlingen over grensen mellom Norge og Sverige. Resultatet presenteres i vedlegg 4. Gjennomgangen av grenseoverskridende pendlingsdata fra 2009 (som er det siste året slike detaljerte data finnes) viser at det er svært lite pendling fra Norge til Sverige. Pendlingen fra Sverige omfatter kun om lag 1 350 dagpendlere, vesentlig fra Strömstad (til Østfoldbyene), Årjäng (til Askim/Mysen) og Eda (til Eidsberg/Kongsvinger). Nordmenn bosatt i Sverige utgjør ca. 45 prosent av pendlerne fra Strömstad og fra Eda, og ca. 30 prosent av pendlerne fra Årjäng. Selv om dagpendlingen fra enkelte svenske kommuner utgjør opp mot 7-8 prosent av arbeidsstyrken i kommunen, kan vi i liten grad snakke om integrering av arbeidsmarkeder. Antallet arbeidstakere i kommunene er relativt lavt på svensk side, og de svenske pendlerne utgjør en marginal del av den sysselsatte arbeidskraften i de norske grensekommunene. Videre er det er for tynt befolket videre innover på svensk side til at samferdselstiltak vil kunne utløse vesentlig mer pendling og regionforstørring.

Det var om lag 26 800 langpendlere fra Sverige i Norge og om lag 23 500 svenske statsborger med bosted og arbeidssted i Norge i 2009. Fra 2009 til 2011 stoppet den årlige økningen i pendlingen fra Sverige opp, og den var totalt sett mindre i 2011 enn i 2009. Drøyt 60 prosent av langpendlerne arbeider i Oslo (40 prosent), Akershus (16 prosent) eller Østfold (6 prosent). 25 prosent av disse kommer fra Gøteborgsområdet og 18 prosent fra Värmland. Avstandene fra befolkningsskonsentrasjonene i Västra Götaland (Gøteborg, Uddevallaområdet) og Värmland (Karlstadområdet) til Osloområdet er såpass stor, og biltrafikken inn mot byene såpass stor, at det kun er meget raske togforbindelser som kan tenkes å utløse dagpendling.

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. 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. 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 og det ble gjennomført ca. 1,1 millioner pendlerreiser i 2011. Det har vært en enda sterkere økning fra 2011 til 2013 (40 prosent) og flypendling utgjør nå ca. 8 % av alle utenlandsreiser. Økningen er sterkere for nordmenn enn for utlendinger og nordmenn står nå for 35 % av flypendlingen.

Vedlegg

1. Grensekryssende infrastruktur og transport
2. Joint Barents Transport Plan og andre viktige samarbeidsprosjekter
3. TEN-T og andre viktige regelverk
4. TØI arbeidsdokument om integrering av arbeidsmarked mellom Norge og Sverige