

Vår ref.  
22/06021-10

Vår dato:  
08.12.2022

Deres ref.

Deres dato:

Vår saksbehandler:  
Joachim Rønnevik

---

## Nasjonal transportplan 2022-2033 – svar på oppdrag om TEN-T

TEN-T består av et kjernenettverk (core network) og et omfattende nettverk (comprehensive network). Oslo lufthavn, Gardermoen (OSL) er den eneste norske lufthavnen i kjernenettverket. Med bakgrunn i bestillingens ordlyd fokuserer vi her kun på OSL.

TEN-T-infrastrukturen må oppfylle ulike krav, med ulike frister. Noen krav fremgår av TEN-T-forordningen, mens andre gis i fag-/sektorspesifikke rettsakter. En rekke av kravene til lufthavner som inngår i TEN-T nettverkene er programmer og forordninger i EU som allerede er del av, eller vil bli del av, EØS-avtalen. De skal således gjennomføres uavhengig av TEN-T. Avinor er allerede omfattet av for eksempel krav til infrastruktur for lufttrafikkledelse og -kontroll (ATM) under Single European Sky (SES), Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) og securityforordningene innen luftfart.

Finansieringsordningen CEF er knyttet til TEN-T, men er ikke tatt inn i EØS-avtalen. Vi viser til tidligere dialog med SD om dette og opprettholder vårt syn om at manglende tilgang til de finansieringsmekanismene som er etablert kan gi negative konsekvenser for mulighetene til å gjennomføre kravene under TEN-T på lufthavnene og innen flysikkerhetsområdet. Dette har blitt ytterligere aktualisert av Avinors vanskelige økonomiske situasjon som følge av inntektsbortfallet under koronapandemien, endring i taxfree-ordning, underregulerte luftfartsavgifter, myndighetspålegg, samhandling med Forsvaret med mer. Vi mener at behovet for nasjonale tilpasningsløsninger er øket som følge av utvidelsen av kravene under TEN-T og av Avinors utfordrende økonomiske situasjon.

### TEN-T forordningen

Avinor gjorde en vurdering av konsekvensene av reviderte retningslinjer for TEN-T i 2012 (jf. Avinors brev til SD av 12.03.2012). I 2014 (jf. vårt brev av 10.02.2014) gjorde vi en vurdering av finansieringsordningen Connecting Europe Facility (CEF) og Avinors konkurranseulempes innenfor flysikkerhetsområdet ved at Norge ikke deltar i denne. Det arbeides nå med forslag til reviderte retningslinjer for TEN-T. Avinor viser til vårt brev til SD av 05.04.2022 for nærmere vurderinger av forslag til reviderte retningslinjer for TEN-T.

Kravene til lufthavnene som inngår i TEN-T nettverkene har blitt utvidet særlig innen bærekraft (gjennomføringen av EU Green Deal) med tiltak for reduksjon av utslipp fra luftfarten. Kravet til etablering av togforbindelser til lufthavnene står fortsatt sentralt samt distribusjon av alternative drivstoff (AFIR) og tilgang til forbehandlet luft. OSL har allerede gode togforbindelser. Videre får flyene på OSL i all hovedsak oppvarmet eller kjølt luft fra ventilasjonsaggregat i fastpunkt via

tilkoblingspunkt i kum når flyene står på gate. OSL har også hybride portable anlegg for forbehandlet luft som er eid av OSL, men driftes og vedlikeholdes av handlingselskapene.

### **Forordning om infrastruktur for distribusjon av alternative drivstoff (AFIR)**

Vår overordnede vurdering er at kravene i forslag til forordning om mål for leveranse av strøm til parkerte fly (bakkestrøm) er relativt uproblematisk å innfri på OSL og på Avinors lufthavner for øvrig. På samtlige av Avinors lufthavner er det allerede tilrettelagt for forsyning av bakkestrøm fra el-nettet både ved gate og ved fjernoppstillingsplasser.

Videre fremgår det av art. 12 nr. 2 at statene skal gjøre nødvendige tiltak for at strømforsyningen til parkerte fly kommer fra el-nettet eller utvikles som fornybar kraft på stedet innen 1. januar 2030. Elkraft produsert i Norge er i hovedsak basert på fornybare kilder, særlig vannkraft. Som det fremgår over er det allerede utbygget forsyning av bakkestrøm fra el-nettet både ved gate og ved fjernoppstillingsplasser ved samtlige av Avinors lufthavner.

I art 13.1 (l) fremgår det at hver medlemstat skal før 1. januar 2024 sende inn, som del av en større nasjonal plan, en distribusjonsplan for alternativ drivstoffinfrastruktur ved lufthavner. Dette gjelder særlig alternative energibærere som hydrogen og elektrisitet. Avinor har gjort kartlegging av forsyningen av elektrisitet på OSL og øvrige lufthavner i 2020 med forespurte fremtidige behov, og er nå i gang med en ny kartlegging. Avinor gjennomførte i 2022 kartlegging vedrørende tilgjengelig av hydrogen i nærheten av Avinors lufthavner, og videre kartlegging av hydrogen som energibærer i luftfarten. Avinor vil kunne bistå i forbindelse med innsending av fremtidig norsk plan.

*Dokumentet er godkjent, og krever ikke en digital signatur.*