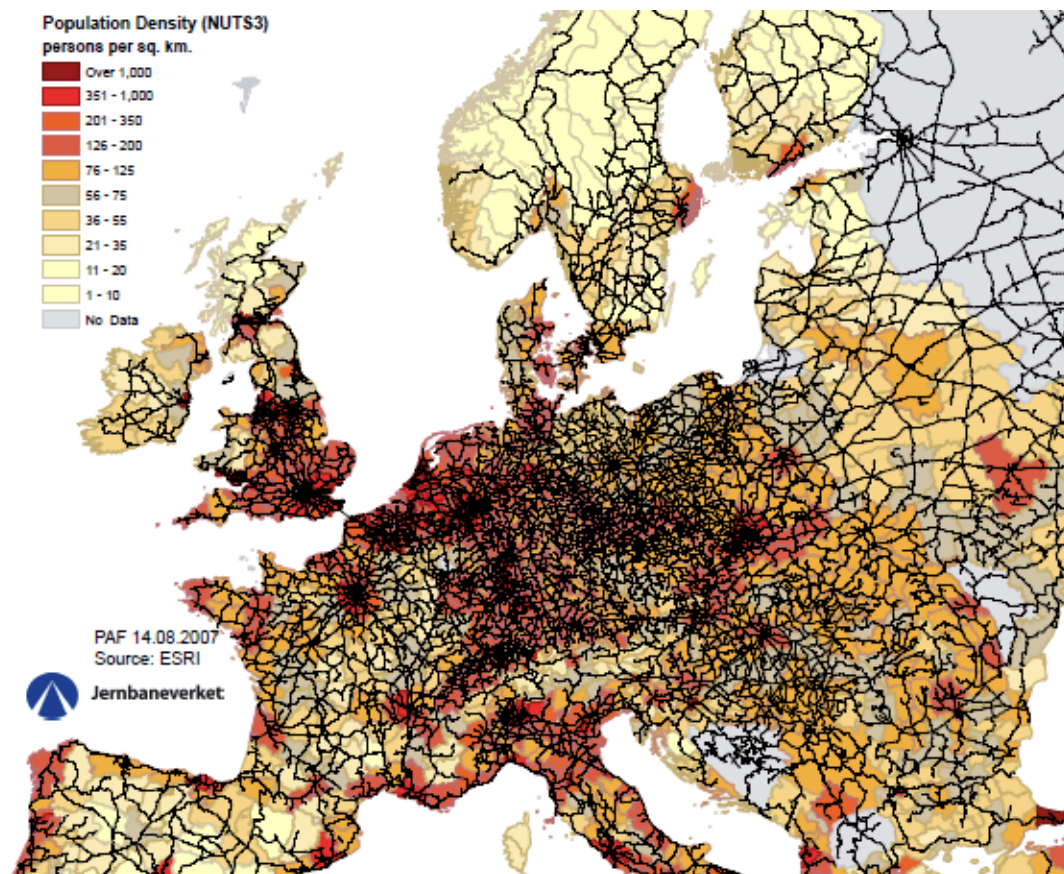


EUs samferdselspolitikk – hva betyr den for Norge og Osloområdet?

Sven Marius Utklev Gjeruldsen-Halle, avdelingsleder
Internasjonal avdeling

Over 200.000 kilometer med jernbanespor...

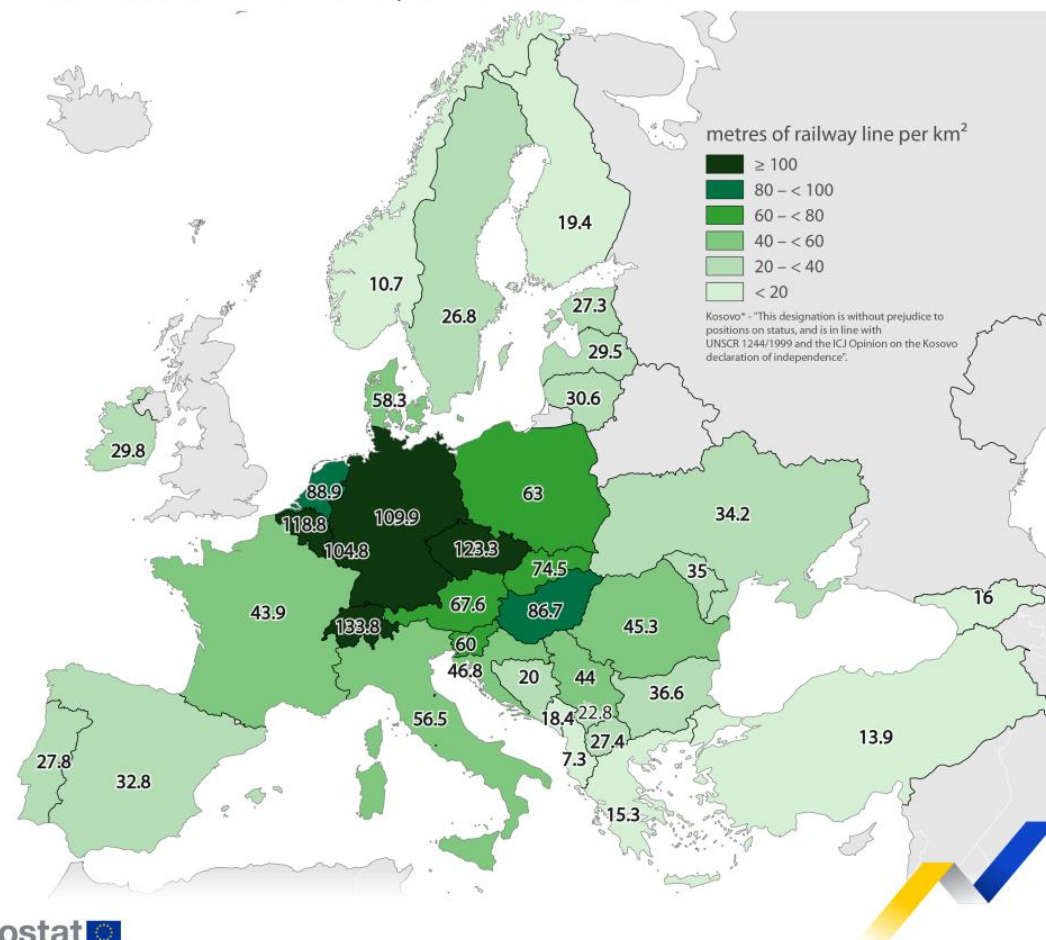


Variierende flatedekning

- Det norske jernbanenettet er i europeisk sammenheng middels stort – men dekker relativt sett lite av et geografisk stort land
- Dette gjør det komparative fortrinnet for norske virksomheter med jernbanetilgang større – gir tilgang til et europeisk jernbanenett som relativt sett har svært god «flatedekning»
- EU har over flere år utformet regelverk for å lette jernbanetransport langs «hovedkorridorene» på kontinentet
- TEN-T-regelverket er også implementert i Norge, gjennom EØS-avtalen

Density of the national railway networks

(EU, EFTA, candidate countries and the potential candidate, 2022)



Cyprus, Malta and Iceland: no railways. Ukraine: 2020. France, Switzerland, Türkiye: Eurostat estimate. Georgia: total area instead of land area. Source: Eurostat (online data codes: rail_if_line_tr, reg_area3, enpe_reg_area3) and national data

Administrative boundaries: © EuroGeographics © UN-FAO © Turkstat
Cartography: Eurostat – IMAGE, 02/2024

Jernbanen i krig og fred

- Europas jernbaner har alltid hatt stor militærstrategisk betydning
- Dette har på en del områder også vært jernbanens forbannelse – i stor grad har jernbanen vært en nasjonalt anliggende, der grensepassering har vært forbundet med store tekniske og operasjonelle barrierer
- Grensene i Skandinavia har historisk sett hatt lave barrierer
- Med stadig sterkere konkurranse fra veitransporten har jernbanen måttet effektivisere – reduserte grensepasseringstider og gradvis harmonisering av tekniske parameter har vært prioritert



Foto: Ukjent

Norsk Jernbanemuseum

Historikk

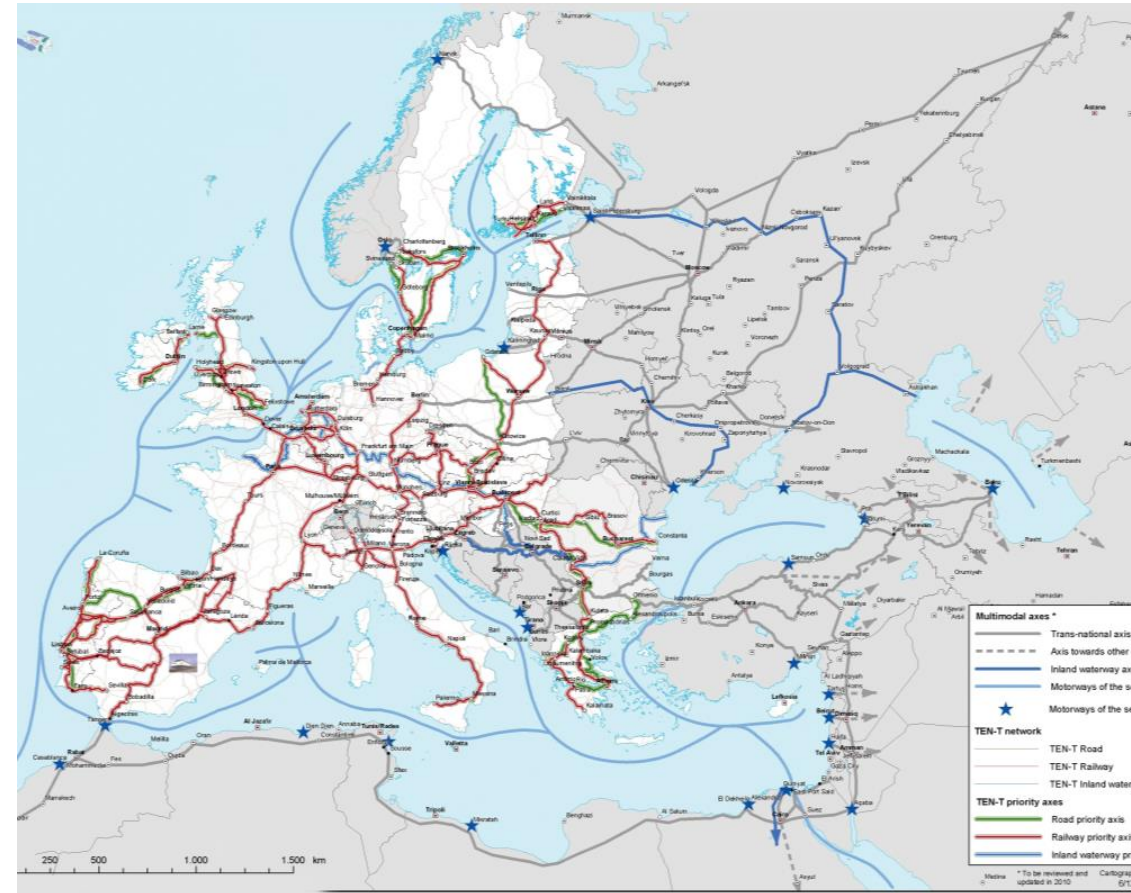
- Etter jernteppets fall var det behov for å harmonisere europeisk transportinfrastruktur
- De første EU-planene for et europeisk transportnettverk kom i 1990, med stadig økende samling mellom øst og vest
- I 1996 kom man med de første infrastrukturkravene for TEN-T-nettet
- Kravene er blitt revidert og skjerpet i 2004, 2013 og 2024
- Den nye TEN-T-forordningen befinner seg for tiden i EØS-prosessen



Foto: Peter Horvath

Hva er TEN-T?

- TEN-T er EUs definerte nett av viktige transportårer i Europa – på sjø, bane, vei og luft
- TEN-T er delt i et kjernenett, som er det viktigste nettet, og et utvidet nett
- Norge har kun to kjernenetthavner og én kjernenettlufthavn – og tre kjernenettslinjer på bane
- Tekniske krav til tog lengde, aksellast, lastprofil osv
- Strengere implementeringsfrist på TEN-T core network





11.2. Indicative Extension to Neighbouring Countries
 Comprehensive Network: Railways, ports and rail-road terminals (RRT)
 Core Network: Railways (freight), ports and rail-road terminals (RRT)
 Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland

11



«Greening Transport Package»

- Kommisjonen la frem sitt forslag til «Greening Transport Package» – som inneholder flere ulike rettsakter – 11. juli 2023.
- Den rettsakten som er mest interessant for Bane NOR er forordningen om jernbanekapasitet, men også kombinerte transporter-direktivet må følges tett
- I kombinerte transporter-direktivet vil det finnes incentivordninger som – dersom de ikke innrettes riktig – kan være krevende for et endepunktsland som Norge



Vi har noen trege måneder bak oss

- Europaparlamentsvalget i juni og etterfølgende forhandlinger har satt mange lovgivningsprosesser på vent
- I tillegg til dette kommer et kjølig forhold mellom EU-institusjonene og det ungarske presidentskapet i EU
- Det er varslet at man vil gjennomføre én trilogforhandling i høst, før ministermøtet 7. desember
- Første forhandlingsrunde vil trolig inneholde lite substansielt – men danne grunnlaget for to forhandlinger våren 2025
- Optimistisk scenario: Beslutning (i alle fall vedr. kapasitetsforordningen) høsten 2025



Ny (?) Transportkommisjonær

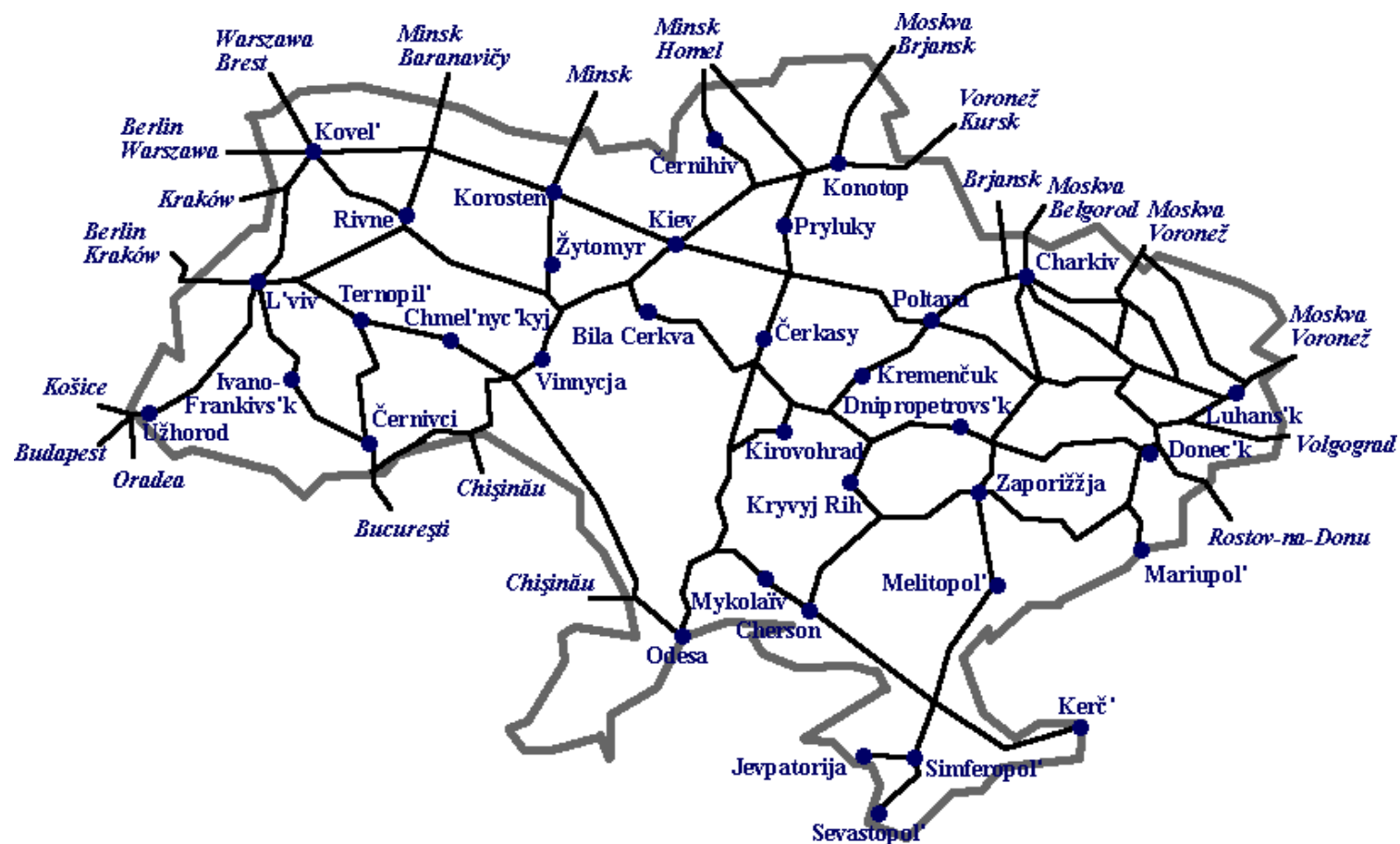
- Apostolis Tzitzikostas (f. 1978) ligger an til å bli godkjent som ny transportkommisjonær
- I Tzitzikostas høring i TRAN la han spesielt vekt på:
 - Streng implementering av vedtatt EU-regelverk, og fortsatt avregulering av jernbanesektoren
 - Europeiske hovedsteder skal i større grad knyttes sammen av høyhastighetsjernbane
 - Passasjerrettighetene på jernbane skal styrkes, og det skal utvikles et felles billettsystem for jernbane
- Den endelige godkjenningen av nye kommisjonærer er utsatt, og det er trolig at den nye kommisjonen vil få forsinket tiltredelse (januar 2025)
- Finland får trolig kommisjonær med ansvar for militær mobilitet



Erfaringer fra Ukraina viser viktigheten av god (og mye) infrastruktur



21.440 kilometer forsyningskjede



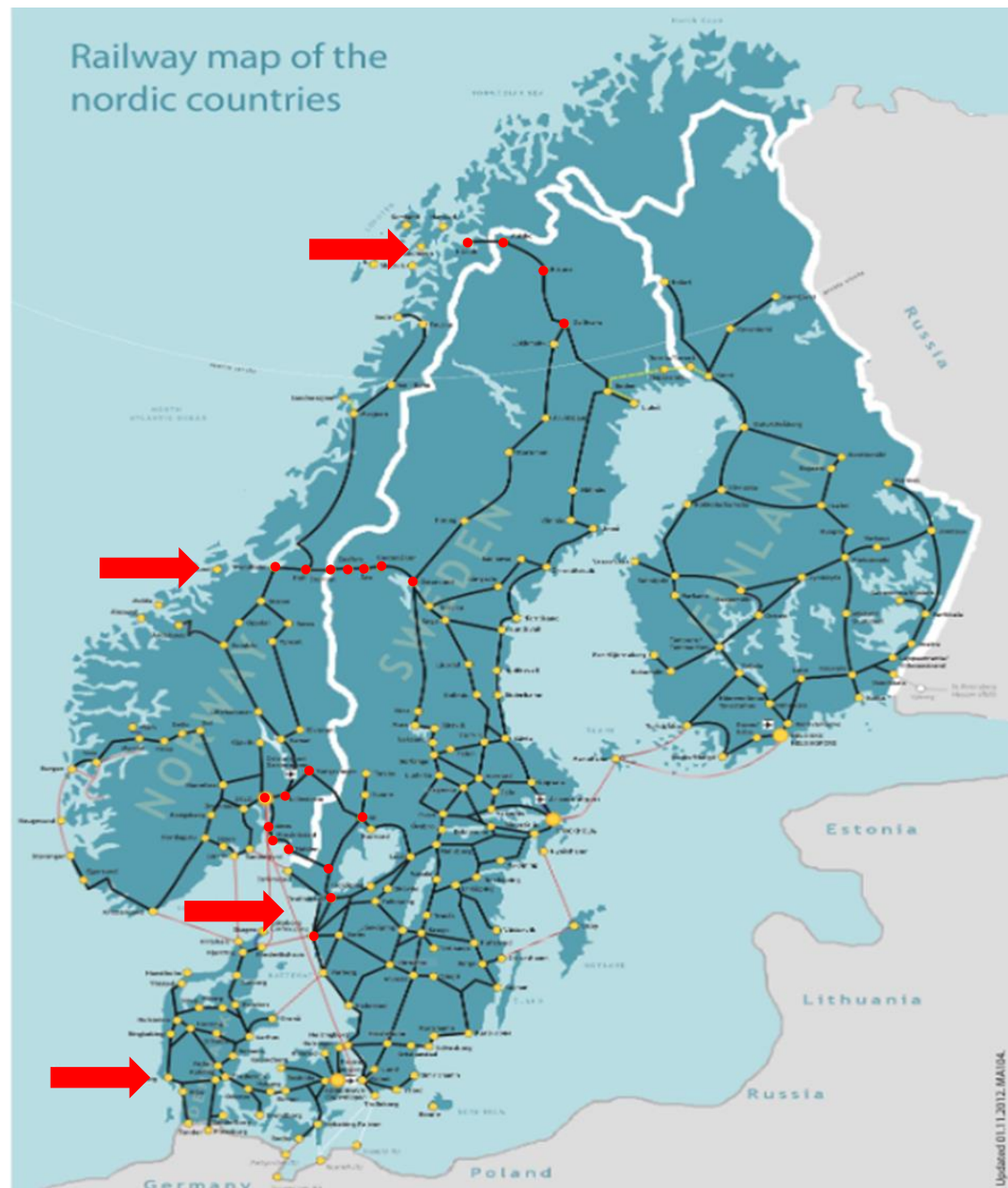
«...nu vi staar tre Brødre sammen, og skal saadan staa!»

- For første gang siden Kalmarunionens oppløsning (1523) er hele Norden samlet i samme forsvarsallianse
- Finland og Sveriges inntreden i NATO endrer forutsetningene for militær mobilitet i hele nordområdet.
- For Norges del innebærer dette at sannsynligheten for at et angrep mot NATO vil bli innledet kun via den korte grensen mellom Norge og Russland er lavere
- Det innebærer også at man nå har en lengre NATO-yttergrense, og at man må gå over fra å tenke militær mobilitet i Norge kun i et nord/syd-perspektiv, til å tenke øst/vest

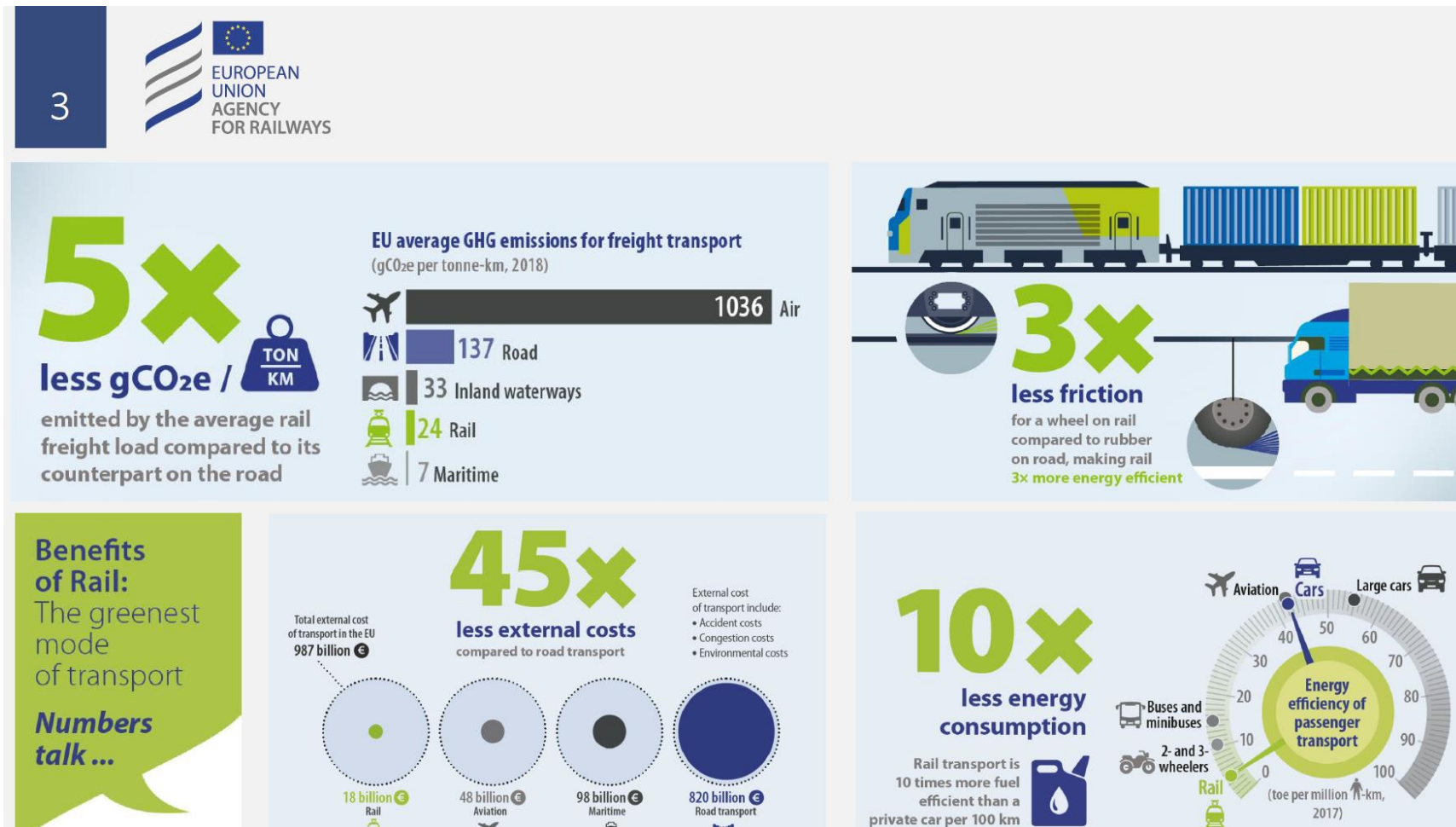


Både sivil og militær beredskap i Norden avhenger av Norge

- I en krise- eller krigssituasjon er det sannsynlig at Østersjøen vil være stengt for sivil skipsfart
- Dette innebærer at Finland – som i dag får mer enn 90% av sin import sjøveien – må forsynes på landjorden
- Det er få og svake jernbaneforbindelser mellom Sverige og Finland
- Norge har fire grenseoverganger til Sverige, som er godt forbundet til isfrie havner i Narvik, Trondheim og Oslofjordbassenget (der Oslo, Drammen, Brevik og Larvik har sportilknytning)
- Osloområdet – og spesielt havnene - vil spille en nøkkelrolle som bindeledd mellom Oslofjorden og Østersjøen



Klima-, natur-, og energikrisen tar ikke pause



15 Kilde: Presentasjon av Josef Doppelbauer til EIM, Brussel 25. januar 2023

Takk for oppmerksomheten!

Foto: Øystein Grue/Jernbanedirektoratet, Bane NOR/div.

BANE NOR