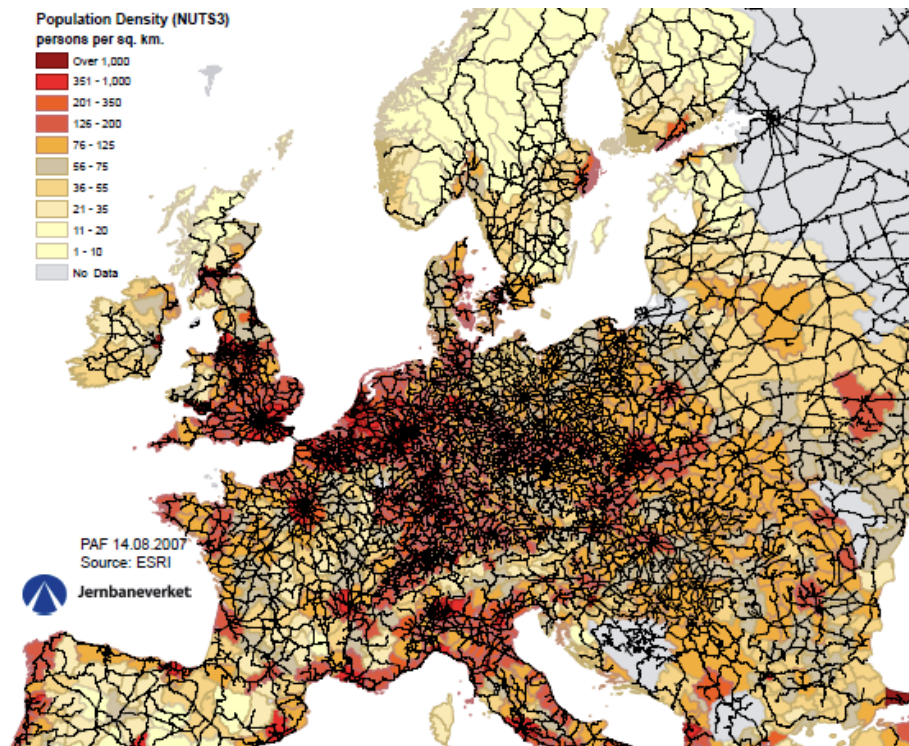


Kongsvingerbanen – livsnerve i medgang og motgang

Sven Marius Utklev Gjeruldsen - Avdelingsleder,
Internasjonal avdeling



Over 200.000 kilometer med jernbanespor...

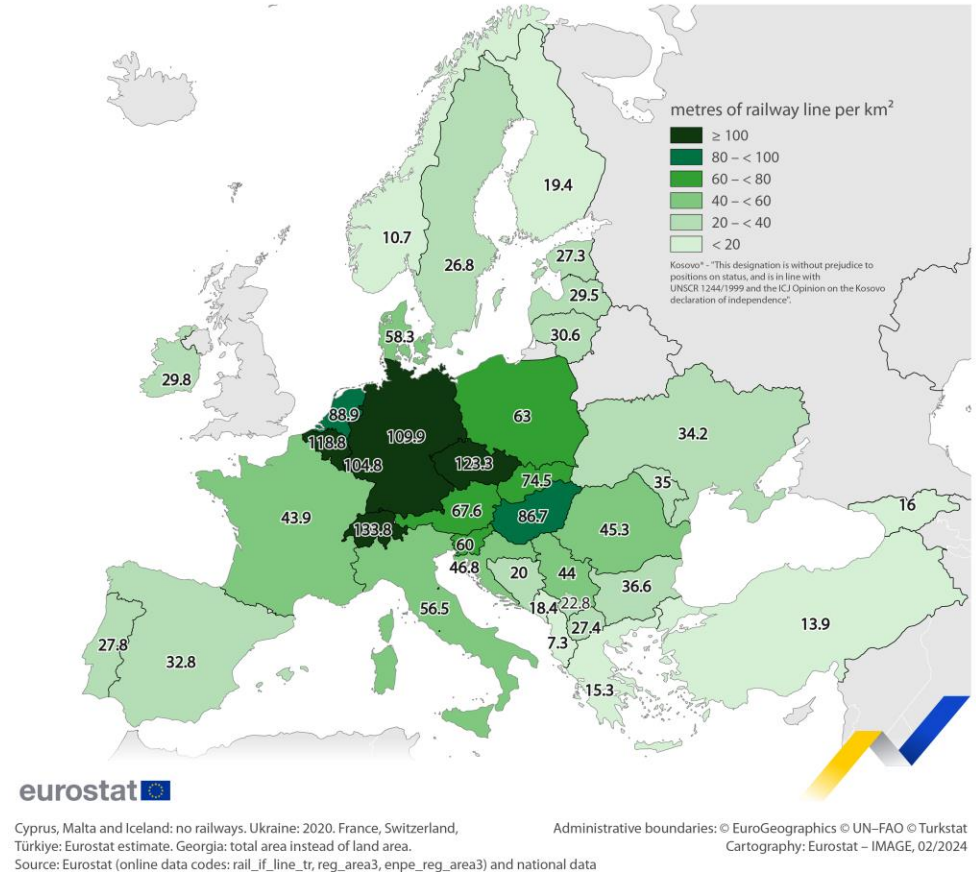


Variierende flatedekning

- 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

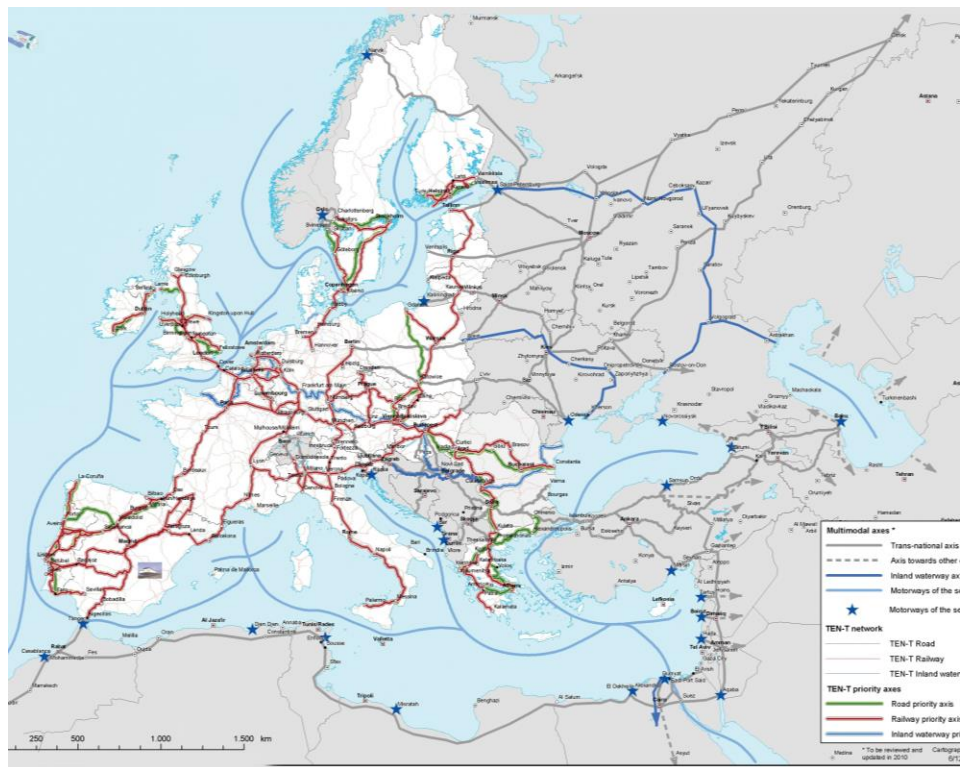
Density of the national railway networks

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



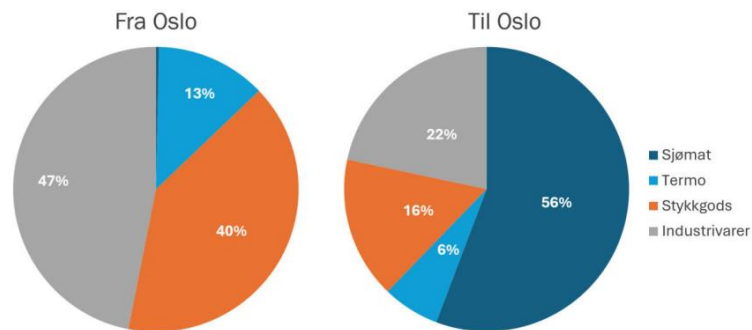
Hva er TEN-T?

- 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 – Kongsvingerbanen er én av dem
- EU har fastlagt en rekke parametre som skal imøtekommes på hhv kjernenett og utvidet nett, knyttet til tog lengde, tyngde, lastprofil (størrelsen på togene) mv.



Kombitransporten på Kongsvingerbanen, i korridoren Oslo- Narvik

- Godspendelen Oslo-Narvik er en av jernbanens suksesshistorier, med en markedsandel på over 80% i kombimarkedet - og svært ulik segmentfordeling nord/sydgående
- Samtidig seiler en ny og viktig rolle opp for de grensekryssende banene i lys av den nye sikkerhetssituasjonen
- Det er et stadig sterkere fokus fra EU på “dual use infrastructure” – infrastruktur som kan tjene både sivile og militære behov

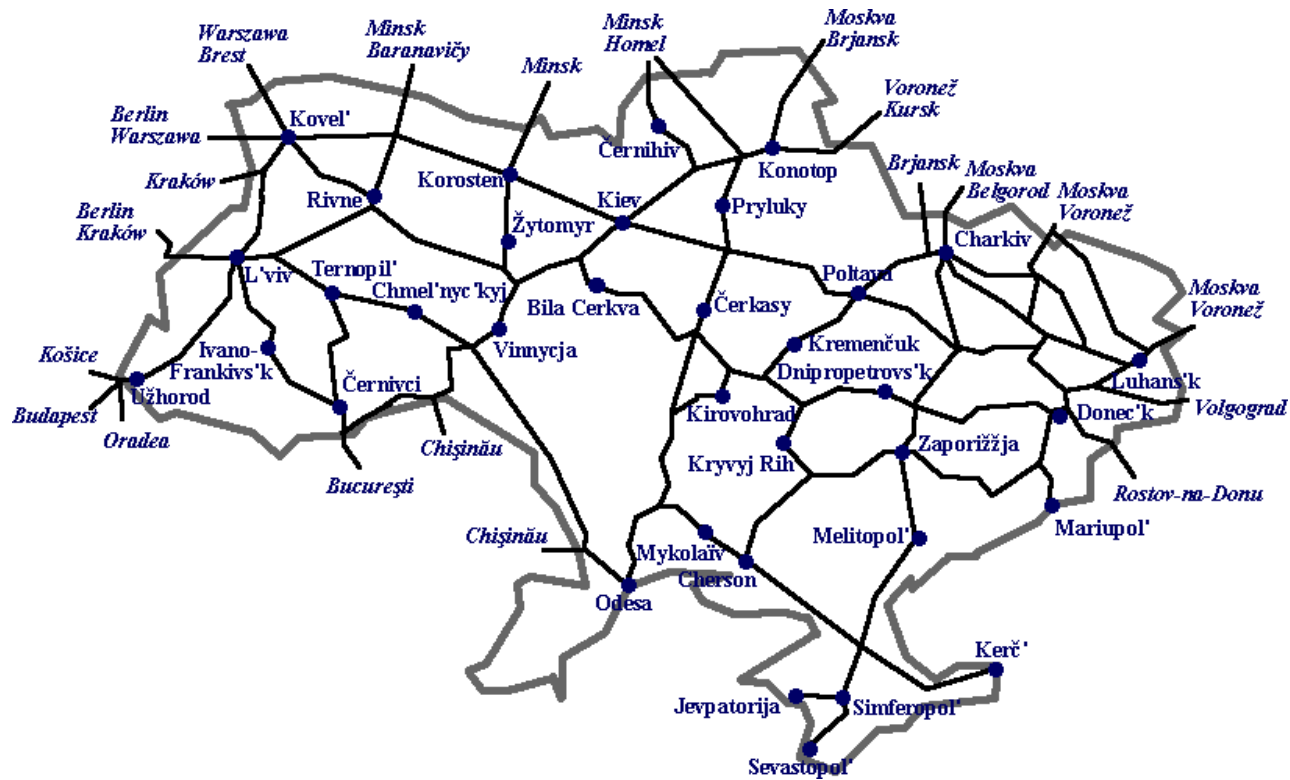


Figur 13: Fordeling av varegrupper som transporteres i kombimarkedet på relasjonen Oslo-Sverige(-Narvik).

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



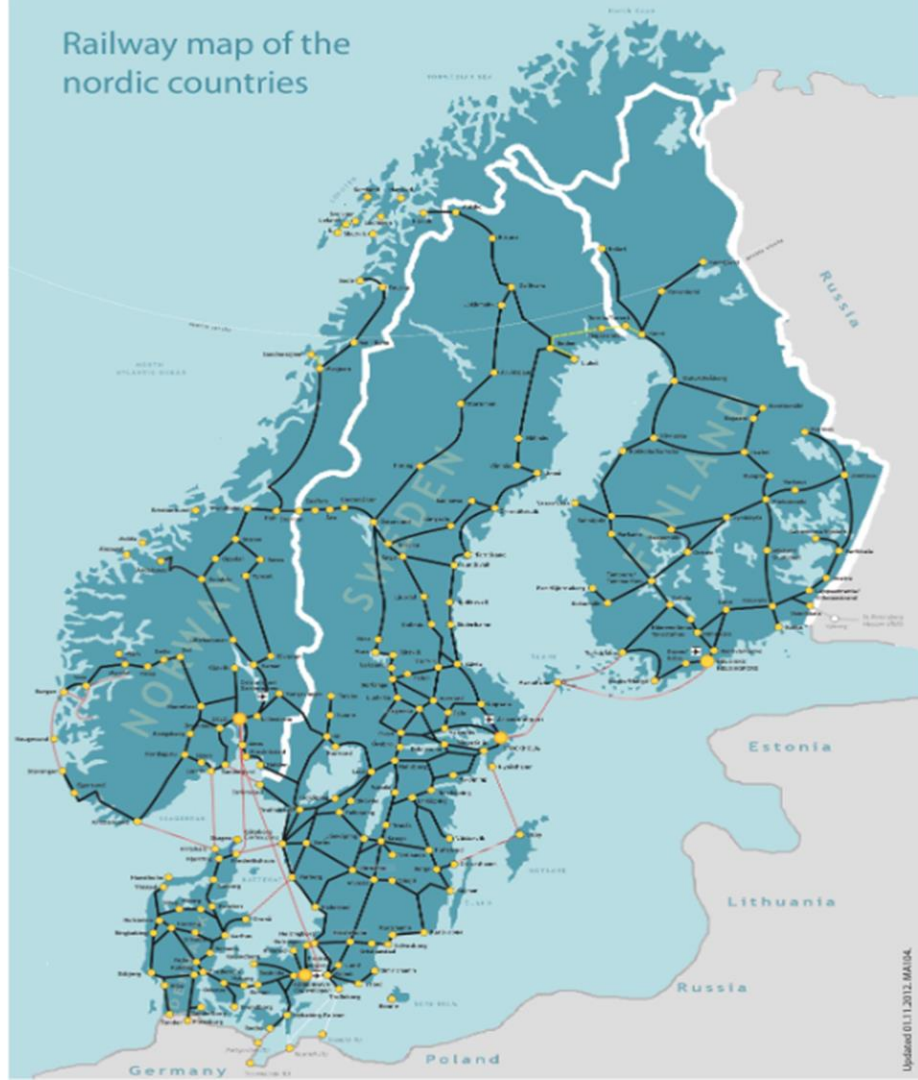
21.440 kilometer forsyningskjede



«...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 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

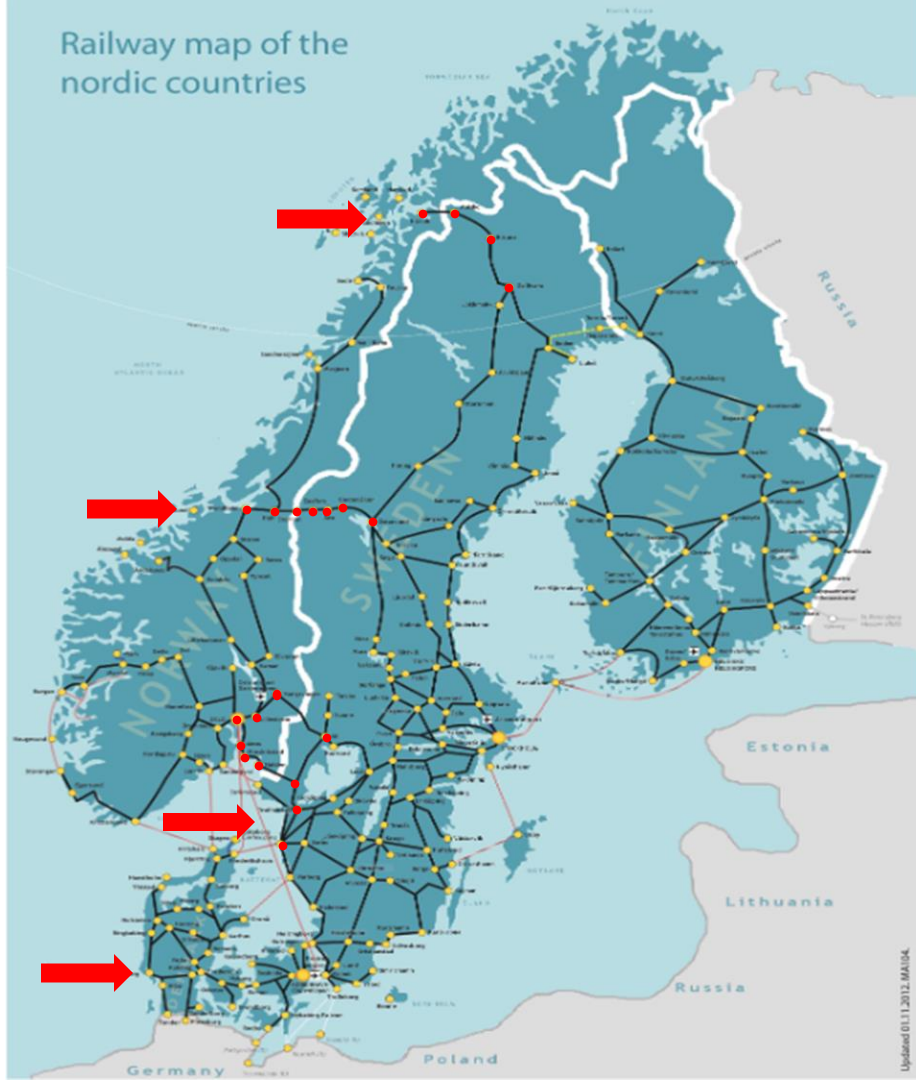
Railway map of the nordic countries



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, Brevik og Larvik har sportilknytning)
- Kongsvingerbanen vil spille en nøkkelrolle som bindeledd mellom Oslofjorden og Østersjøen

Railway map of the nordic countries



Kongsvingerbanen styrkes

- Bane NOR er allerede i gang med å forsterke Kongsvingerbanens infrastruktur for å takle lengre godstog, noe som styrker både forsyningssikkerheten til Nord-Norge, og Nordisk sivil og militær logistikkberedskap
- Med nye og/eller forlengede kryssingsspor vil man kunne kjøre flere tog, lengre tog, og man vil ha en mer robust infrastruktur



Oppsummering

- Jernbanen spiller en viktig rolle i dagens geopolitiske situasjon
- Overliggende regelverk fra EU legger opp til mer samtrafikk, og styrket bruk av jernbane på tvers av landegrensene
- Tilgang til jernbane = tilgang til hele Europa
- Bane NOR har flere oppgraderingsprosjekt i gang langs Kongsvingerbanen – disse styrker jernbanen som helhet
- Selv om det for tiden er mye fokus på militær mobilitet, så er det fortsatt slik at jernbanen er en forutsetning for det grønne skiftet. Uansett om man har fokus på klimagrønn eller militærgrønn omstilling, så er svaret det samme: Mer jernbane.



Takk for oppmerksomheten!



Foto: Ukjent

Norsk Jernbanemuseum