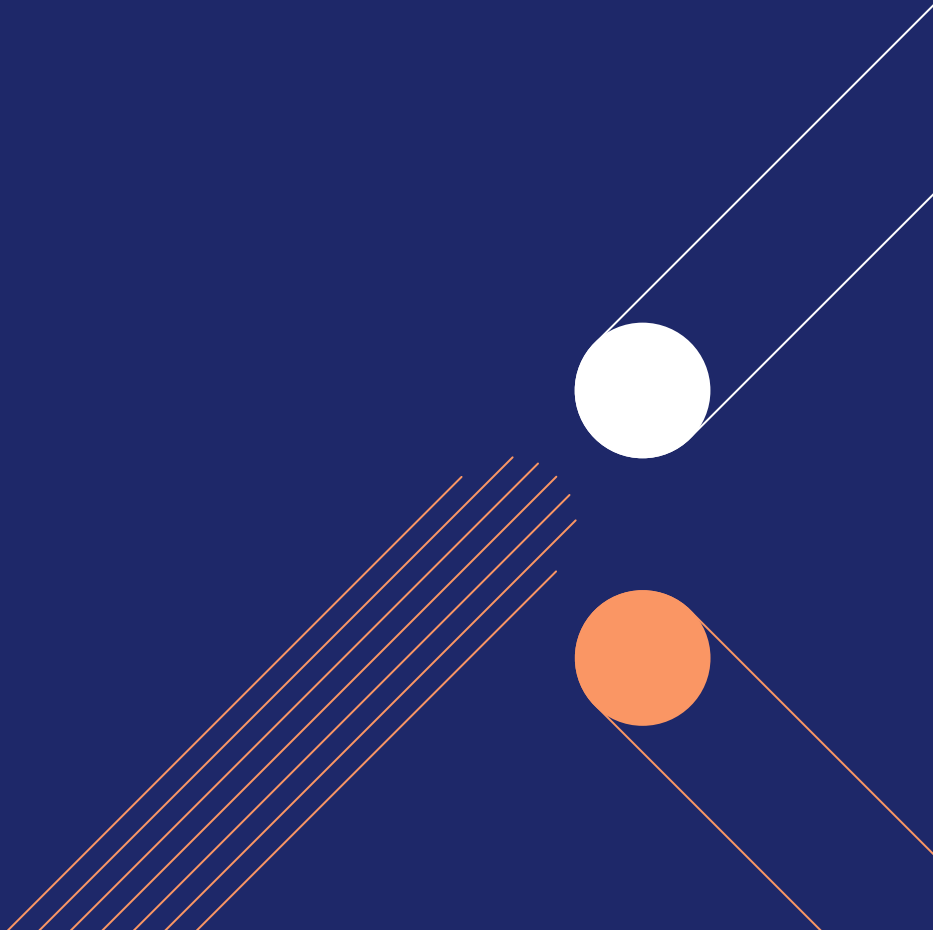


På rustne spor over kjølen

Sven Marius Utklev Gjeruldsen-Halle, Internasjonal seksjon

Oslo, 4. mai 2023



Dagens grensebaner

- Østfoldbanen o/ Kornsjø (1879)
 - Kongsvingerbanen o/ Magnor (1865)
 - Meråkerbanen o/ Kopperå (1881)
 - Ofotbanen o/ Bjørnfjell (1902)
-
- Alle våre grensebaner ligger trasémessig uendret fra opprinnelsen
 - Den pågående elektrifiseringen av Meråkerbanen er første større grensebaneinvestering siden 1951, da Kongsvingerbanen ble elektrifisert



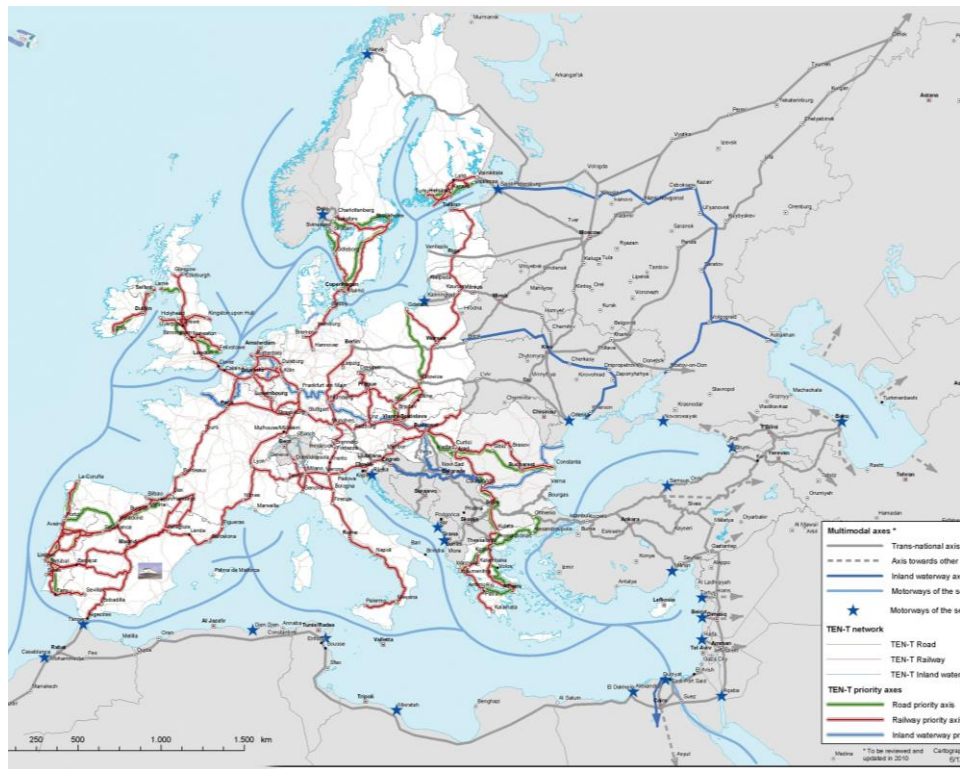
Grensebaner blir ofte stemoderlig behandlet

- Det er ikke kun et norsk fenomen med lav standard på grensebaner
- Det er ofte utfordrende med koordinering på tvers av landegrenser, og pressgruppene for grensebaner er færre
- Grensen mellom Norge og Sverige er en av Europas mest integrerte; få tekniske barrierer
- Utfordringene med grensekryssende jernbanetrafikk er en av driverne bak et stadig strengere EU-regelverk
- Den sikkerhetspolitiske situasjonen bidrar til at grensebanene nå i større grad kommer i søkelyset



TEN-T; hva er det?

- 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
- EU har fastlagt en rekke parametre som skal imøtekommes på hhv kjernenett og utvidet nett



Historikk

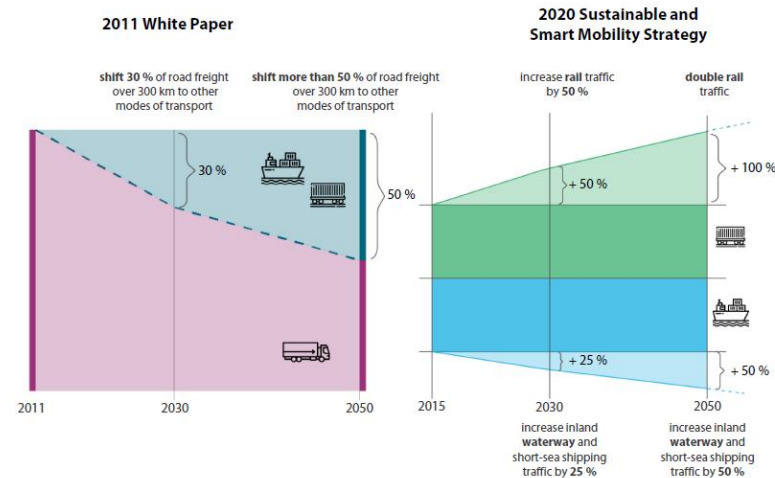
- De første EU-planene for et europeisk transportnettverk kom i 1990, med stadig økende samling mellom øst og vest
- I 1996 kom man med de første infrastrukturkravene for TEN-T-nettet
- Kravene er blitt revidert og skjerpet i 2004 og 2013
- Man er nå i slutfasen med neste revisjon av TEN-T-retningslinjene
- De nye retningslinjene vil trolig innebære endring av flere krav
- Vi vil ikke klare å innfri kravene i TEN-T med dagens investeringstakt i NTP



Foto: Peter Horvath

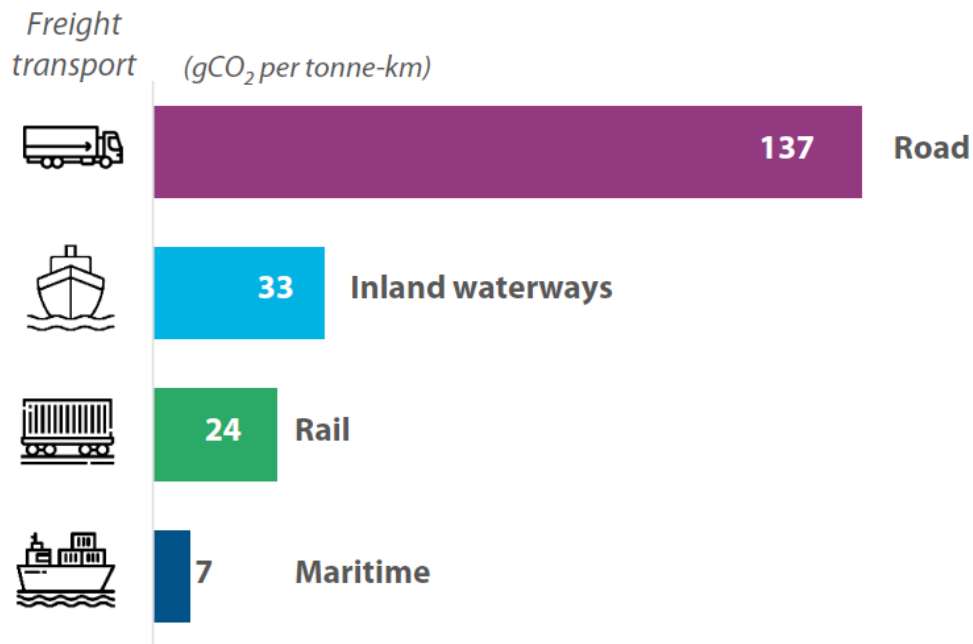
EU har ambisiøse mål for jernbane og utslippskutt

- Både i 2011 og i 2020 har EU lagt frem ambisiøse planer for overføring av gods fra vei til bane og sjø
- 2020-målene var en skjørpelse av målene fra 2011
- Gods på bane skal økes med 50% innen 2030, og dobles innen 2050
- Det er en økende tendens til at man ikke bare ser på utslipp av klimagasser, men også andre samfunnskostnader ved transport (mikroplast fra dekk, veitrafikkulykker, kø- og forsinkelseskostnader etc)



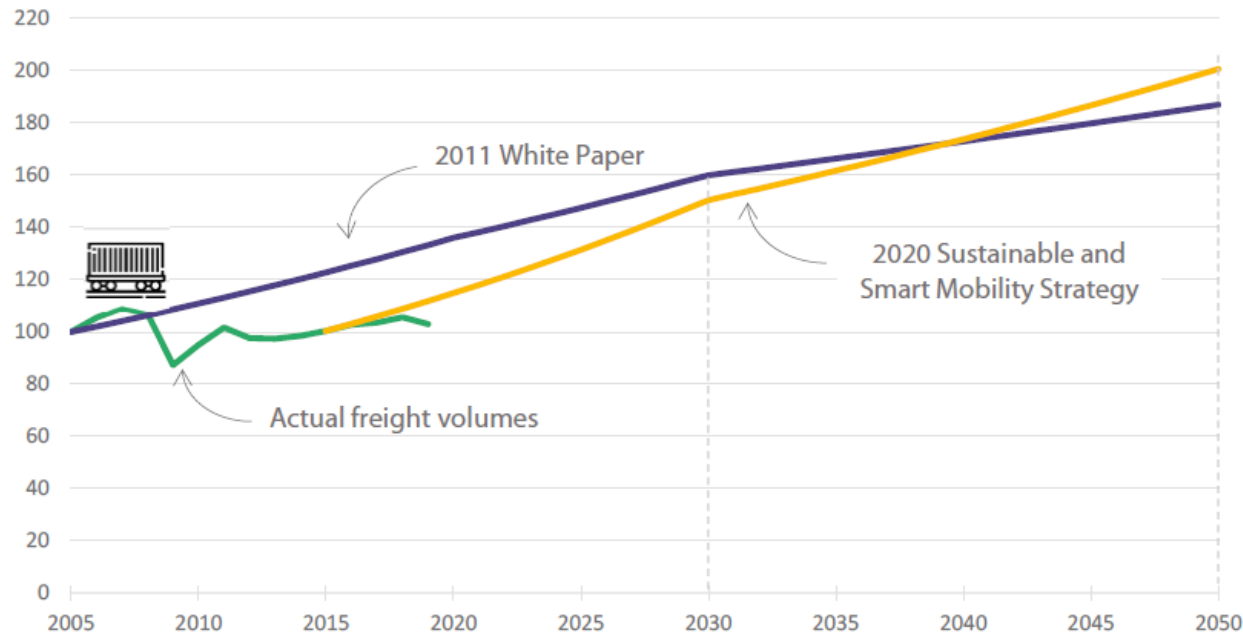
Source: ECA.

Bane og sjø er utslippsvinnere



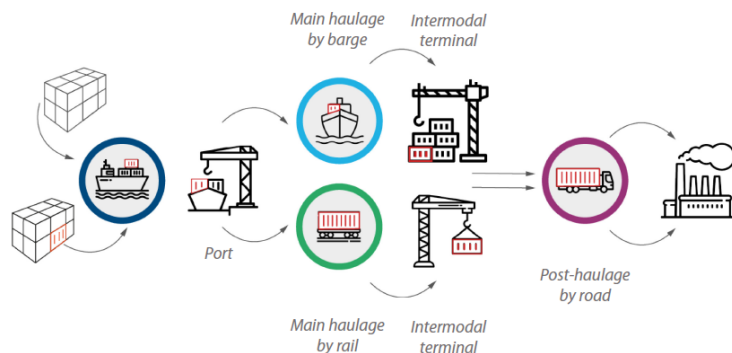
Source: ECA, based on European Environment Agency data as at 2018.

Man sliter med å heve volumene på bane i Europa

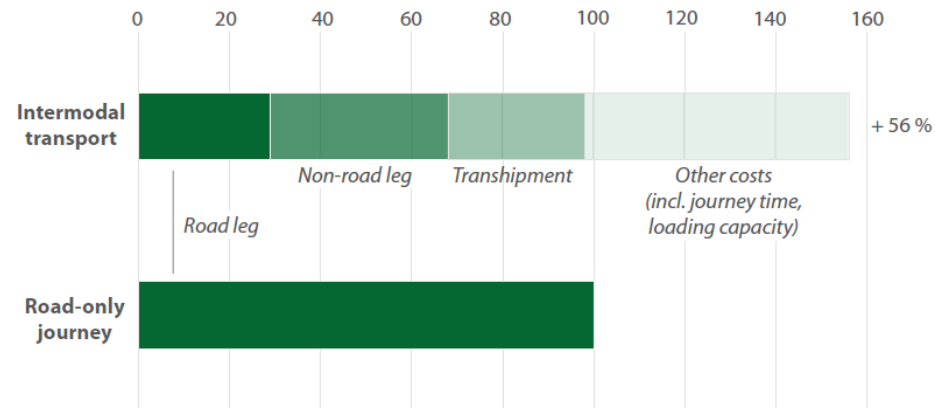


Source: ECA, based on Commission estimates and data from the [EU Statistical Pocketbook](#).

Transittpunktene i intermodal transport gir økte kostnader



Source: ECA.



Note: The intermodal cost calculation is based on a medium to long rail/road journey.

Source: ECA, based on Commission's data.

Jyllandskorridoren: Intermodalt prosjekt med østlandsperspektiv

- En av endringene i TEN-T-forordningen er at den såkalte “Jyllandskorridoren” kommer inn i kjernenettverket
- Fylkene Agder, Vestfold og Telemark deltar aktivt i et Interreg (EU)-finansiert prosjekt som søker å utløse potensialet i Jyllandskorridoren
- Vil i Norge trolig være av størst betydning for Kristiansand og Larvik, og derigjennom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen
- Både Hirtshals, Kristiansand og Larvik har godt potensiale for intermodale løsninger



Ny lovgivning på trappene: «Greening Freight Package»

- Fremleggelse varslet 21. juni
- Veldig få lekkasjer fra EU-kommisjonen, stor usikkerhet
- Vil trolig gi løsninger for fremtidens ruteplanlegging – inkl ruter for flere år (?)
- All grunn til å tro at EU-lovgivningen vil ytterligere skjerpe vridning til utslippsfri transport
- Det er tendenser til at man ikke kun ser på utslipp, men også andre eksterne kostnader (kø i byer, ulykker, utlipp av mikroplast fra dekk osv)
- Det eneste som virker sikkert, er at jernbane er fremtidens løsning



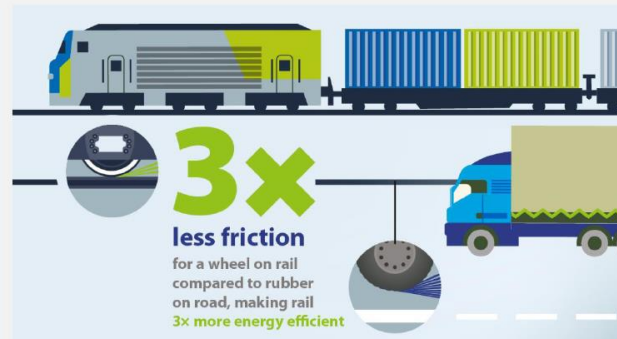
Takk for oppmerksomheten!

3



5x
less gCO_{2e} / **TON KM**
emitted by the average rail freight load compared to its counterpart on the road

EU average GHG emissions for freight transport
(gCO_{2e} per tonne-km, 2018)



Benefits of Rail:
The greenest mode of transport
Numbers talk ...



10x
less energy consumption
Rail transport is 10 times more fuel efficient than a private car per 100 km

