

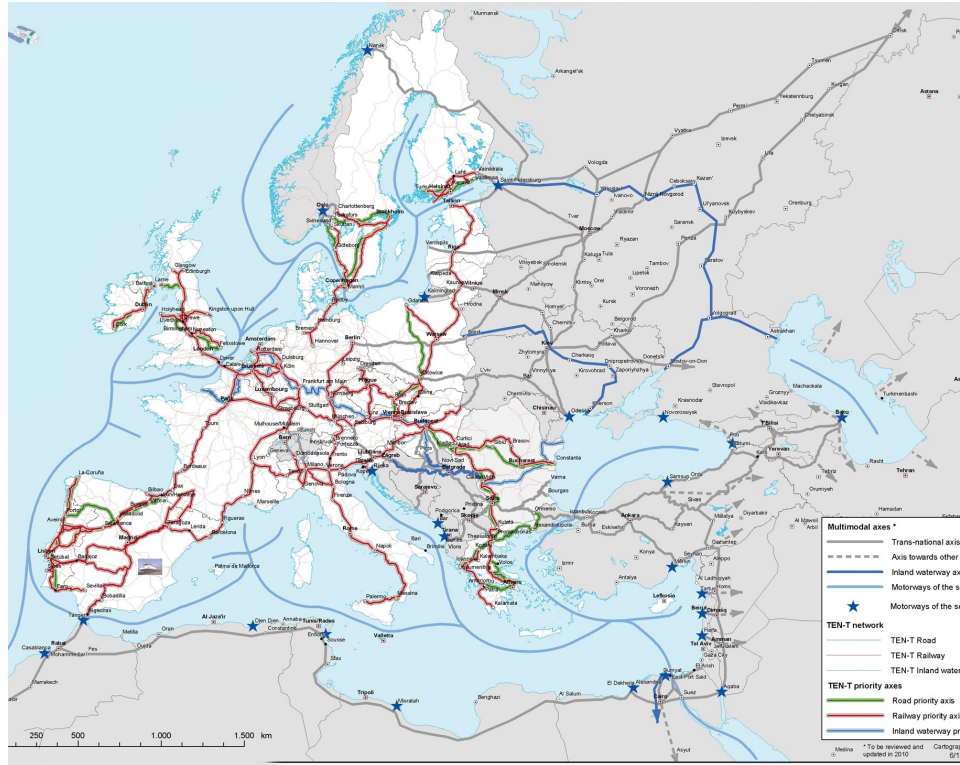
Hva betyr nye EU-regler for grensekryssende tog?

Sven Marius Utklev Gjeruldsen, Internasjonal seksjon



Hva er TEN-T?

- Definert nett av viktige transportårer i Europa – sjø, bane, vei og luft
- Delt i kjernenett og utvidet nett
- Norge har tre kjernenettbaner, to kjernenetthavner og en kjernenettlufthavn
- EU har fastlagt en rekke parametre som skal imøtekommes på hhv kjernenett og utvidet nett
- TEN-T er tatt inn i EØS-avtalens protokoll 31



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 – behandling i EU-parlamentet foregår
- De nye retningslinjene vil trolig innebære endring av flere krav



Foto: Peter Horvath

Det kommer nye krav

- Revisjonen av TEN-T-forordningen er avgitt fra ministerrådet i EU til EU-parlamentet
- Rommet for å få unntak vil trolig snevres inn
- Ingen endring på utstrekning i Norge – men Kongsvingerbanen tas inn i ScanMed, og «Jyllandskorridoren» kommer inn i kjernenettet
- Nye krav vil trolig ha betydning for:
 - Hastighet (100/160)
 - Toglengde (740 meter)
 - Lastprofil
 - Grensepasseringstider
 - ERTMS





Vi kommer ikke i mål med dagens investeringstakt

- Vi vil ikke innfri kravene i TEN-T med dagens NTP; investeringstakten må opp
- Gapene er potensielt størst på linjehastighet og tog lengde
- ERTMS bør totalt sett være uproblematisk med hensyn til TEN-T-kravene, med unntak av Halden-Kornsjø (2034) – gitt dagens signalplan
- Endret EU-lovgivning på andre områder gir forutsetninger det ikke er tatt høyde for ved tidligere samfunnsøkonomiske beregninger



Ny lovgivning på trappene: «Greening Transport Package»

- Fremleggelse varslet 21. juni
- Veldig få lekkasjer fra 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
- **Jernbane (og sjø) er løsningen**



Takk for oppmerksomheten!

3

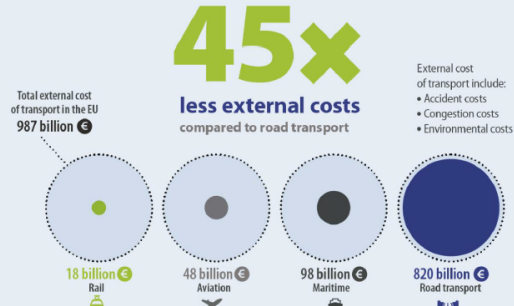


5x
less gCO_{2e} / **TON KM**
emitted by the average rail freight load compared to its counterpart on the road

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

