

Høringsinnspill – Connecting Europe Facility (CEF) 2028–2035

Kombinert innspill

Fra: Narvik Havn KF

Til: Samferdselsdepartementet om finansieringsprogrammet CEF

Til: Forsvarsdepartementet om forslag til forordning om militær mobilitet

1. Hovedbudskap

Nordområdene er NATOs og EUs nordlige inngangs- og utgangsport mot Atlanteren og Arktis, men den grensekryssende transportkorridoren mellom Norge, Sverige og Finland er i dag svært sårbar, med enkeltsporet jernbanenett, få alternative transportårer, lange avstander og krevende klimatiske forhold.

Narvik Havn og Ofotbanen utgjør det sentrale logistikknutepunktet i denne korridoren, der sjø, bane, vei og luft møtes. Korridoren binder sammen ressursrike regioner i Nord-Norge, Nord-Sverige og Nord-Finland med europeiske markeder, og har stor strategisk betydning for næringsliv, forsyningssikkerhet og beredskap i Nord-Europa.

Samtidig som korridoren opplever sterk vekst innen industri, mineralutvinning og eksport, har Narvik fått en stadig viktigere rolle innen alliert logistikk og militær mobilitet, blant annet som NATO-mottakshavn. Sveriges og Finlands NATO-medlemskap har ytterligere styrket korridorens betydning som forbindelse mellom Atlanteren, Norden og Europa.

Den økende belastningen fra både kommersiell aktivitet og militær mobilitet forsterker behovet for økt kapasitet, robusthet og videre utvikling av både Ofotbanen og havneinfrastrukturen i Narvik. Den enkeltsporede Ofotbanen representerer i dag den største flaskehalsen i den nordlige transportkorridoren mellom Norge, Sverige og Finland.

Narvik Havn mener derfor at Norge bør delta fullt ut i Connecting Europe Facility (CEF) 2028–2035, og at Narvik-korridoren må prioriteres som et strategisk grensekryssende infrastrukturprosjekt innenfor TEN-T, ScanMed og CEF Military Mobility.

Norsk deltakelse i CEF innebærer en kontingentforpliktelse, men representerer samtidig tilgang til EU-medfinansiering av nettopp den typen grensekryssende infrastruktur som Norge ellers må finansiere fullt ut over nasjonalt budsjett. For Narvik-korridoren alene er det identifisert prosjekter for om lag 4,8 mrd. kr – prosjekter som allerede ligger inne i TEN-T-kjernenettverket og teknisk kvalifiserer for CEF-støtte på 30–50 prosent av prosjektkostnaden, og enda høyere for tiltak under militær mobilitet. Uten norsk deltakelse faller dette finansieringsgrunnlaget bort, og Norge må bære kostnadene alene. CEF bør derfor forstås som et strategisk veivalg for Norges rolle i europeisk infrastrukturutvikling, ikke bare som et finansieringsverktøy.

2. Prioriterte prosjekter langs Narvik-korridoren

For å redusere dagens kapasitetsflaskehals og styrke robustheten i den nordlige transportkorridoren mellom Norge, Sverige og Finland, er det behov for målrettede investeringer i både bane-, havne- og veiinfrastruktur. Narvik Havn og Ofotbanen er del av EUs TEN-T-kjernenettverk og utgjør navet i en strategisk grensekryssende korridor mellom tre NATO-allierte land.

Korridoren er direkte relevant under CEF, som prioriterer grensekryssende forbindelser, dual-use infrastruktur og kapasitetsutfordringer knyttet til både kommersiell transport og militær mobilitet. Følgende prosjekter vurderes som særlig modne og relevante for CEF-finansiering:

- Ofofbanen: nye kryssingsspor og økt aksellastkapasitet (estimert ~2 mrd. kr). Direkte relevant for TEN-T kjernenettverk og CEF militær mobilitet.
- Narvikterminalen: kryssingsspor og utbygging av RoRo-kai (~1 mrd. kr). Dual-use havn med militær og sivil funksjon.
- Narvik havn: forsterkning av Fagerneskaia, utfylling sjø ved RoRo-kai og utvikling av Skarveneset terminalområde (~0,8 mrd. kr). NATO-utpekt mottakshavn.
- E6 Narviktunnelen: gjennomfartstunnel som fjerner trafikk fra sentrum og muliggjør fjelloppstilling av militært materiell (~1 mrd. kr).

Vi anbefaler at disse prosjektene inkluderes eksplisitt i Norges første CEF-søknadsrunde, og at samferdsels- og forsvarsdepartementet etablerer et felles rammeverk for dual-use søknader slik at militær mobilitet-komponenten i CEF utnyttes fullt ut.

3. Narvik-korridorens strategiske betydning

Narvik med Ofofbanen er i dag et av Europas viktigste multimodale logistikknutepunkt i nord. Byen er det eneste stedet i Nord-Norge hvor elektrifisert jernbane, med direkte og effektiv forbindelse videre til Sverige og Finland, er koblet til en isfri dypvannshavn, med tilknytning til E6, E10 og Evenes lufthavn.

Gjennom Ofofbanen er Narvik koblet til det trans-europeiske transportnettverket (TEN-T), der Narvik er definert som core port og nordlig endepunkt i ScanMed-korridoren. Dette gir direkte kobling mellom Nordkalotten og europeiske markeder.

Narvik er Europas største havn for eksport av jernmalm, med om lag 22 millioner tonn transportert årlig fra Nord-Sverige. Samtidig forventes betydelig vekst i transportvolumer de neste årene som følge av nye gruveprosjekter og økt eksport av strategiske råvarer og kritiske mineraler, blant annet kobber.

Den nordlige transportkorridoren har også stor betydning i et beredskaps- og sikkerhetsperspektiv. Norge er transittland for allierte styrker, og Narvik fungerer som en sentral mottakshavn for øvelser, forsterkninger og logistikk i nordområdene. Med Sverige og Finland som NATO-medlemmer er korridoren blitt enda viktigere for transport av personell, materiell og forsyninger mellom de nordiske landene. Narvik-korridoren er det mest modne og konkrete eksempelet på en nordnorsk korridor med europeisk merverdi, men norsk CEF-deltakelse vil også styrke øvrige strategiske forbindelser i Nord-Norge, herunder E6, E10, E8 og E75, sentrale nordnorske havner og regionale lufthavner. Øst-vest-forbindelser som Umeå–Kvarken–Helgeland bør likeledes løftes frem i en norsk posisjonering mot CEF.

4. Kapasitetsutfordringer og behov for CEF

Til tross for korridorens strategiske betydning er Ofofbanen i dag en enkeltsporet bane med begrenset kapasitet og høy sårbarhet. Den representerer den største flaskehalsen i den nordlige transportkorridoren mellom Norge, Sverige og Finland, og er samtidig den eneste jernbaneforbindelsen for videre transport mellom Atlanteren, Nord-Sverige og Finland.

Narvik Havn KF vil særlig peke på at stengningen av Ofofbanen i 2024 tydelig viste hvilke konsekvenser avbrudd får for næringsliv, logistikk og forsyningsikkerhet. Over 60 prosent av all godstrafikk på norsk jernbane går via Ofofbanen, samtidig som korridoren er avgjørende for forsyninger til Nord-Norge og transport av strategiske råvarer til europeiske markeder.

Økende transportvolumer fra næringslivet, kombinert med nye behov innen militær mobilitet og beredskap, vil legge ytterligere press på infrastrukturen i årene fremover. Narvik er samtidig utpekt som NATO-mottakshavn, noe som gir korridoren ytterligere strategisk betydning for alliert logistikk og transport av personell og materiell mellom de nordiske landene.

Narvik Havn KF vil samtidig understreke behovet for investeringer i havne- og terminalinfrastruktur for å kunne håndtere den økende belastningen fra både kommersiell vekst, eksport av strategiske råvarer og Narviks styrkede rolle som logistikk- og mottaksknutepunkt for NATO i nordområdene. Dagens kapasitet er ikke tilstrekkelig for å møte forventet utvikling i nordområdene.

Narvik Havn KF vil videre peke på en strukturell utfordring i den norske havnemodellen. Norske havner er i hovedsak kommunalt eid og finansiert, samtidig som havner som Narvik ivaretar nasjonale, europeiske og allierte interesser. I motsetning til flere europeiske land finnes det i dag ingen tydelig ordning for nasjonale havner med tilhørende statlig finansiering av strategisk viktig infrastruktur.

I denne sammenheng representerer CEF og satsingen på militær mobilitet en viktig mulighet til å styrke samspillet mellom stat og havn, utvikle grensekryssende transportkorridorer og realisere nødvendig dual-use infrastruktur for både sivile og militære behov.

Norsk deltakelse i CEF innebærer en kontingentforpliktelse, men representerer samtidig raskere tilgang til medfinansiering av kritisk infrastruktur for både næringsliv, forsvar og beredskap. Dette vil bidra til å styrke og binde sammen transportkorridoren mellom Finland, Sverige og Norge i tråd med trilaterale målsettinger for mobilitet, forsyningsikkerhet og samarbeid i nordområdene.

CEF bør derfor forstås som et strategisk veivalg for Norges rolle i europeisk infrastrukturutvikling, ikke bare som et finansieringsverktøy.

5. Samspill med andre EU-programmer og behov for koordineringsstrukturer

CEF bør ses i sammenheng med øvrige EU-programmer der transport, sikkerhet og forsvar overlapper, herunder Horizon Europe, European Defence Fund og Interreg. Uten norsk deltakelse i CEF risikerer Norge en fragmentert og mindre strategisk tilknytning til utviklingen av grenseoverskridende transportinfrastruktur i Norden og Europa. Nordnorske havner bør anerkjennes som strategiske europeiske transportnoder, og norsk strategi for CEF-deltakelse bør legge til rette for integrerte prosjekter der havn, veg, bane og logistikk ses i sammenheng.

Narvik Havn KF anbefaler at Samferdselsdepartementet, i tillegg til å sikre norsk deltakelse i CEF, styrker strukturene for grensekryssende prosjektutvikling i Norden. Manglende arenaer for å utvikle modne prosjekter kan begrense norsk uttelling i programmet. Initiativer som Platform North og nordiske transportfora bør styrkes som operative plattformer for prosjektutvikling og koordinering mot Sverige og Finland.

Med vennlig hilsen

Narvik Havn KF

Børge Edvardsen Klingan | Havnedirektør / CEO | bek@narvikhavn.no | +47 916 39 906
narvikhavn.no | norgesflaskehals.no