



FORSVARET
Forsvarets høyskole

Forsyningssikkerhet i Norden –
er Norge sin rolle bevisst?

Fridtjof Joys Christensen

Masteroppgave
Forsvarets høyskole
høst 2023

Forord

Denne studien avslutter en spennende og lærerik periode ved Forsvarets høyskole - Stabsskolen. Den har gitt meg personlige relasjoner og vennskap jeg setter svært høyt. Jeg har fått muligheten til å utvikle meg faglig og personlig, og blitt utfordret på mange arenaer.

Studiens tema har vært en vag idé i noen år og ble til som et resultat av en faglig diskusjon rundt et moment under en øvelse i Forsvaret. Etter at Finland gikk inn i NATO ble beslutningen tatt.

Studien «Forsyningsikkerhet i Norden – er Norge sin rolle bevisst», undersøker Norges rolle i forsyningsikkerheten i et scenario hvor alle sjøveier inn til Østersjøen er blokkert og det er ikke mulig å drive sjøfart i Østersjøen. Finland vil være avskåret fra internasjonal handel og er avhengig av Norske havner og jernbane for å få inn forsyninger.

Skriveprosessen har vært lærerik, krevende, tidvis frustrerende men overraskende spennende, da alt ikke alltid er som man forventer. Jeg har lært mye om mye jeg ikke kunne så mye om fra før.

Jeg ønsker å takke veileder og samtalepartnere for støtte og konstruktive innspill underveis. En stor takk går også til respondentene, som har vært uvurderlige for datainnsamling og som gav meg gode innspill i retningsvalg i startfasen av studien.

Til slutt ønsker jeg særlig å takke min fantastiske familie som har vært tålmodige og holdt ut med meg gjennom oppturer, nedturer og tidvis mentalt fravær gjennom skriveperioden.

- «*This ain't a one man show*»

Alle vurderinger i denne studien står for min egen regning.

Hagavik, 20. desember 2023

Fridtjof Joys Christensen

Sammendrag

Norge har i mange år innrettet sine planverk og Totalforsvar mot å fasilitere for mottak av allierte styrker ved en artikkel 5 situasjon som involverer Russland. Som nasjon er Norge avhengig av alliert støtte, og har gjennom sitt medlemskap i NATO lenge vært «NATO i nord». Finland og Sveriges medlemskap vil endre dette. Sverige, men spesielt Finland vil med sin lange grense mot Russland være et prioritert land for NATO å forsterke. Norge vil dermed i tillegg til å ta imot styrker for å forsterke eget land, være NATOs transitthavn i nord for allierte styrker og materiell som skal forsterke Finland og Sverige. Det å benytte seg av Østersjøen til dette formålet vil være svært risikabelt. Dette stiller større krav til norsk logistikkinfrastruktur knyttet til jernbane fra de norske prioriterte mottakshavnene og østover i Sverige og Finland enn det har gjort tidligere.

Utgangspunktet for denne studien er et fredstidsscenario hvor all skipsfart inn til- og i Østersjøen er forhindret på ubestemt tid. Sverige vil klare å forsyne seg selv ved hjelp av egne havner på sin vestkyst, men har ikke restkapasitet til å støtte forsyningen av Finland. Dette må dermed foregå gjennom norske havner og inn i Finland. Studiens formål er å vurdere om Norge er seg denne rollen bevisst. Dette har ledet frem til problemstillingen: *Er Norge bevisst sin rolle i den nordiske forsyningsikkerheten?*

Studien er en kvalitativ eksplorerende enkelcasestudie, hvor empirien først og fremst kommer fra litteraturstudier/ dokumentundersøkelser, støttet av intervjuer. Respondentene er både sivile og militære, er fra flere nivåer og land, og er fagekspertene innen beredskap og logistikk.

Det teoretiske utgangspunktet baseres på å danne forståelse for Norges rolle i den nordiske forsyningsikkerheten.

Dette har dannet grunnlaget for å diskutere hvordan Norge arbeider med forsyningsikkerhet i Norden, med henblikk på krav, avtaler og lovverk Norge er forpliktet til. Videre er det undersøkt hvilken rolle Totalforsvaret vil få-, og hva Forsvaret kan bidra med i et slikt scenario. Til slutt tar studien for seg Trondheim- og Narvik havn og hva som kan gjøres for å sikre at jernbaneinfrastrukturen fra de norske havnene frem til sine endestasjoner er tilfredsstillende.

Funnene viser at Norge er bevisst sin rolle i den nordiske forsyningsikkerheten. Gjennom krav, avtaler og lovverk kommer dette godt frem. Totalforsvarets rolle er sentral i den praktiske utøvelsen i scenarioet. De norske havnene er strategisk plassert, men trenger i likhet med jernbaneinfrastrukturen store investeringer for å møte et slikt scenario optimalt.

Summary

Norway has, for many years, oriented its military emergency plans and Total Defense to facilitate the reception of allied forces in a scenario invoking Article 5 involving Russia. As a nation, Norway relies on allied support and, through its NATO-membership, has long been “NATO in the north”. The NATO-memberships of Finland and Sweden will alter this dynamic. Sweden, and especially Finland with its extensive border with Russia, will be a priority for NATO reinforcements. In addition to receiving forces to strengthen its own territory, Norway will serve as NATO's transit port in the north for allied forces and materials reinforcing Finland and Sweden. Utilizing the Baltic Sea for this purpose would be highly risky. This places greater demands on Norwegian logistics infrastructure, particularly related to railways from the prioritised Norwegian reception ports, extending eastward into Sweden and Finland, than it has in the past.

The starting point for this study is a peacetime scenario where all shipping to and within the Baltic Sea is obstructed indefinitely. Sweden will be able to supply itself using its own ports on its west coast but lacks residual capacity to support Finland's supply. Consequently, this must take place through Norwegian ports and into Finland. The purpose of the study is to assess whether Norway is aware of this role. This has led to the problem statement: *Is Norway aware of its role in Nordic supply security?* The study is a qualitative exploratory single-case study, where the empirical data primarily come from literature reviews, supported by interviews. Respondents include both civilian and military personnel from various levels and countries, experts in emergency preparedness and logistics.

The theoretical foundation aims to create an understanding of Norway's role in Nordic supply security. This forms the basis for discussing how Norway works with supply security in the Nordic region, considering the requirements, agreements, and legislation to which Norway is committed. Furthermore, the study examines the role Total Defense will play and what the Defense can contribute in such a scenario. Finally, the study addresses the Trondheim and Narvik ports and what can be done to ensure that the railway infrastructure from the Norwegian ports to their destinations is satisfactory.

The findings indicate that Norway is aware of its role in Nordic supply security. This is evident through requirements, agreements, and legislation. The role of the Total Defense is central in the practical execution in the scenario. The Norwegian ports are strategically located, but like the railway infrastructure, require significant investments to optimally meet such a scenario.

Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	1
1.1	Presentasjon, problemstilling og forskningsspørsmål	1
1.2	Studiens avgrensninger og definisjoner	3
1.3	Oppgavens struktur	5
1.4	Beskrivelse av scenario.....	5
1.4.1	Bakgrunn for scenario og valg av tema for studien.....	6
1.5	Mål.....	7
1.6	Egen rolle.....	8
2	Metode.....	9
2.1	Valg av undersøkelsesdesign og tilnærming.....	9
2.2	Valg av respondenter, datainnsamling og bearbeidelse.....	10
2.2.1	Respondenter	10
2.2.2	Intervju	11
2.2.2.1	Personvern.....	11
2.2.3	Datainnsamling.....	12
2.2.4	Kilder og forskningskvalitet	13
3	Litteratur og teoretisk rammeverk	15
3.1	Litteratur.....	15
3.2	Teoretisk rammeverk.....	17
3.3	Tidligere forskning	21
3.4	Koblingen mellom respondenter og litteratur.....	22
4	Resultater, diskusjon og analyse.....	24
4.1	Beredskapens utvikling siden den kalde krigen.....	24
4.2	Forskningsspørsmål 1	27
4.2.1	Krav, avtaler og lovverk.....	27
4.2.2	Delkonklusjon	33
4.3	Forskningsspørsmål 2	35
4.3.1	Totalforsvarets rolle i scenarioet	35

4.3.2	Forsvarets rolle i totalforsvaret.....	38
4.3.3	Risiko og trusselaktører	40
4.3.4	Delkonklusjon	42
4.4	Forskningsspørsmål 3	44
4.4.1	Havner og jernbaneinfrastruktur.....	44
4.4.2	Delkonklusjon	52
5	Avslutning.....	53
5.1	Oppsummering og Konklusjon	53
5.2	Videre forskning.....	54
	Litteraturliste	55
	Vedlegg.....	67
	Vedlegg A – Godkjenning fra Sikt.....	68
	Vedlegg B – Informasjonsskriv og samtykkeerklæring	70
	Vedlegg C – Intervjuguide.....	74

1 Innledning

Et scenario hvor all innseiling til Østersjøen er blokkert, forårsaket av en naturkatastrofe, en ulykke, sikkerhetspolitiske hendelser eller en kombinasjon av dette, kan få store konsekvenser for landene som blir rammet. Et slikt tilfelle i Østersjøen vil kunne medføre at Norge spiller en helt avgjørende rolle i etterforsyningen av Finland, med det de trenger av forsyninger på kort sikt, samt håndtering av deres utenlandshandel på lengre sikt. For å håndtere situasjonen må norske havner, Jernbaneinfrastruktur og Totalforsvaret benyttes. Studien retter fokuset mot hva som er Norges rolle i en slik krise. Og om samfunnet er bevisst hva som kan forventes av Norge for å sikre den nordiske forsyningsikkerheten.

«Utvidelsen av NATO gjør evnen til alliert mottak og understøttelse av allierte til et av Norges viktigste bidrag til nordisk og nord-europeisk sikkerhet i årene fremover» (NOU 2023: 14, s. 92). Sitatet er hentet fra Forsvarskommissjonen som la frem sin utredning i mai 2023, og beskriver på mange måter essensen i det denne studien tar for seg. Det sier hva som er viktig for Norge militært, men mer interessant nevnes understøttelsen av allierte. Det settes også i en nordisk kontekst.

Finlands medlemskap i NATO og Sveriges søknad om medlemskap kan endre Norges rolle som et ensomt «NATO i Nord» (Bakke-Jensen, 2018). Norge er ikke lenger bare en støttet nasjon, man har fått en ny dimensjon i det være støttende. I en innledende fase av en eventuell væpnet konflikt med Russland, vil man nå kunne se for seg at store deler av en alliert forsterkning som en del av styrkeoppbygging i Sverige og i Finland, vil måtte gå over landjorden i Norge (Utenriksdepartementet, 2023). Dette kommer som et tillegg til de styrkene som kommer for å forsterke Norge. Årsaken til at dette må foregå over land, er for å redusere risikoen en maritim flaskehals (MI News Network, 2021) som stredene inn i Østersjøen utgjør for fartøyene som skal gjennomføre troppeforflytninger og militær logistikk.

Man kan også se for seg at stredene kan by på utfordringer i fredstid. Et lignende eksempel var da containerskipet «Ever Given» i 2021 grunnstøtte og blokkerte Suezkanalen i seks dager. En relativt liten hendelse som på kort tid fikk store konsekvenser for verdenshandelen og påvirket forsyningsikkerheten (Hafsaas, 2023).

1.1 Presentasjon, problemstilling og forskningsspørsmål

Store hendelser og kriser setter beredskapen på prøve. De siste årene har i så måte vært preget av en rekke store hendelser. Covid-19 pandemien var den desidert største og verdensomspennende krisen. Pandemien traff Norge hardt og testet den norske helseberedskapen og beredskapssamarbeidet med

EU og andre land. Den viste også et sårbart globalt logistikkssystem da den globale skipstrafikken mer eller mindre stoppet opp. Parallelt med pandemien har den sikkerhetspolitiske situasjonen endret seg. Hvor det viktigste var USAs dreining mot Kina og Asia og deres krav til Europeiske NATO-medlemmer om å stå for mer av sikkerheten i Europa selv (U.S Department of Defense, 2022, s. 1); (NOU 2023: 14, s. 10). For Norge som er helt avhengig av hjelp fra USA og NATO, var dette svært dramatisk hvis noe skulle skje på grensen mot Russland

Russlands fullskala invasjon av Ukraina 24. februar 2022 har ført til at Finland er blitt NATO-medlem og at Sverige har søkt NATO-medlemskap. Norge har lenge vært «alene» i nord i NATO-sammenheng, men det er nå liten tvil om at NATOs nordflanke blir styrket. Med forbehold om at Sverige blir et fullverdig NATO-medlem, kan Norge sammen med Finland og Sverige i mye større grad samarbeide om felles beredskaps- og forsvarsplaner. Norge vil «utvikle seg fra en endestasjon til en transittstasjon for allierte forsterkninger til hele Norden» (NOU 2023: 14, s. 89), for å sikre støtte spesielt til Finland med sin lange grense mot Russland.

Kriser treffer ikke alltid direkte, og det vil i denne studien beskrives et scenario hvor Norge blir en nøkkelspiller for å løse et problem som nettopp ikke treffer Norge direkte, men en av våre nære allierte. Scenarioet denne studien bruker som rammeverk, trekker fokuset tilbake til våre nærområder og hvilken rolle Norge kan få i en situasjon hvor en av våre nære allierte i Norden opplever en krise som medfører bruk av det norske landterritoriet som en del av løsningen. Studien tar utgangspunkt i følgende problemstilling:

«Er Norge bevisst sin rolle i den nordiske forsyningsikkerheten?»

For å svare ut den valgte problemstillingen, er analysen basert på tre forskningsspørsmål.

1. Hvilke krav, avtaler og lovverk danner grunnlaget for hvordan Norge arbeider med forsyningsikkerhet i Norden?
2. Hvilken rolle vil Totalforsvaret få, og hva kan Forsvaret bidra med i et slikt scenario?
3. Hva gjør norske havner så viktige, og hva kan gjøres for å sikre at jernbaneinfrastrukturen fra de norske havnene frem til sine endestasjoner er tilfredsstillende?

Opgavens problemstilling er formulert som et spørsmål. Spørrende problemstillinger får lett et preg av å bli for generelle (Busch, 2021, s.31). Forskningsspørsmålene skal motvirke dette ved å være konkrete, og dermed presisere og avgrense problemstillingen (Busch, 2021, s.31) .

1.2 Studiens avgrensninger og definisjoner

Avgrensninger

Jeg har i denne studien valgt å fokusere på det konseptuelle og på politisk- og strategisk nivå. Disse nivåene er vurdert til å ha størst innflytelse på å etablere rett rolleforståelse, og er dermed mest aktuell for studiens problemstilling. Den utøvende logistikken berøres i så måte overordnet. Det som beskrives av størrelser, antall, detaljer, kapabiliteter eller kapasiteter, brukes for å eksemplifisere og underbygge argumentasjon. Dette er et bevisst valg for å ikke øke oppgavens detaljeringsnivå, slik at den blir gradert. En økt detaljeringsgrad vil ikke gi et bedre grunnlag for å besvare problemstillingen, men derimot gi en negativ konsekvens knyttet til at oppgaven blir mer utilgjengelig.

En situasjon som scenarioet beskriver, hvor Totalforsvaret mobiliseres for å gjennomføre en logistikkoperasjon av denne størrelsen, ville med stor sannsynlighet fått konsekvenser for varestrøm og transport internt i Norge. Dette kunne vært et interessant perspektiv som også vil være gjeldende i et scenario med alliert mottak. Studien vil derimot fokusere på Norges rolle i støtten av Finland og bruken av norske havner og jernbaneinfrastruktur. Studiens vil derfor ikke ta for seg disse konsekvensene, men vil fokusere på hva Norge kan gjøre for å støtte en alliert.

For å understreke betydningen av norske havner og -jernbaneinfrastruktur har jeg valgt å se bort fra muligheten for at EU, NATO eller andre allierte vil være med å støtte Finland i dette scenarioet. Andre aktørers støtte ville kommet som et tillegg til den norske innsatsen og i praksis være en fordel. Men ved å inkludere disse aspektene vil det bety flere antakelser og et større fokus på detaljer og forutsetninger som ikke gir merverdi for studiens problemstilling.

Verdens klimautfordringer og det grønne skiftets fokus på overgang til mer bærekraftige løsninger innen logistikk, transport og infrastruktur er et relevant aspekt i Norden. Det nevnes hyppig i de fleste dokumenter som omhandler utvikling og investeringer, spesielt knyttet til EU. Likevel vil ikke dette legges vekt på i denne studien. Det legges her til grunn at disse aspektene implementeres i planer for utvikling, investering og utbygging, og hensyntas når beslutninger blir tatt.

I scenarioet beskrives de norske havnene og deler av jernbanen som flaskehalser. Derfor har jeg valgt å fokusere utelukkende på havnene og jernbane. Med et større fokus på fagområdet logistikk på et lavere nivå, ville det vært naturlig å beskrive andre transportformer enn jernbane mer inngående.

Definisjoner

I arbeidet med studien har det materialisert seg noen begreper hvis definisjoner er viktige for å forstå studiens innhold. En utfordring med en definisjon, er at det kan være like mange definisjoner eller forståelser av et ord som det er forfattere eller lesere. Videre følger de definisjonene jeg mener er riktige og viktige for forståelsen av hovedtemaene i denne studien:

Beredskap: «Beredskap handler om å være beredt, det vil si å planlegge og forberede tiltak for å kunne håndtere uønskede hendelser og kriser slik at konsekvensene blir minst mulig» (Endregard & Elstad, 2021, s. 23).

Forsyningssikkerhet: En befolknings sikre tilgang på fysiske forsyninger som mat, vann, drivstoff og andre kritiske varer som er viktige innsatsfaktorer for å sikre leveransene fra virksomheter med kritisk samfunnsfunksjon (DSB, 2017, s. 24).

Norden: «Et historisk-geografisk fellesnavn på Danmark, Grønland, Finland, Færøyene, Island, Norge, Sverige og Åland» (Lundbo, 2023). I denne studien vil Norden i all hovedsak bety Finland, Sverige og Norge.

Resiliens: «Resilience in a NATO context refers to the capacity to prepare for, resist, respond to and quickly recover from shocks and disruptions» (NATO, u.å.-c).

Sikkerhet: «Sikkerhet omfatter både statssikkerhet og samfunnsikkerhet» (Forsvaret, 2019, s. 59).

Statssikkerhet: «Statssikkerhetens formål er å ivareta statens eksistens, suverenitet, territorielle integritet og politiske handlefrihet» (Meld.St.5 (2020-2021), s. 10–11). Dette sammenfaller også med Forsvarets primæroppgaver som er å «hevde Norges suverenitet og forsvare landet mot ytre angrep» (Prop. 73 S (2011–2012), s. 53).

Samfunnsikkerhet: «Samfunnsikkerhet handler om samfunnets evne til å verne seg mot og håndtere hendelser som truer grunnleggende verdier og funksjoner og setter liv og helse i fare» (Meld.St.5 (2020-2021), s. 10).

Totalforsvaret: «En fellesbetegnelse for det militære forsvaret og den sivile beredskapen i Norge. Begrepet omfatter gjensidig støtte og samarbeid mellom sivil og militær side for å forebygge, planlegge for, og håndtere kriser i fred, sikkerhetspolitiske kriser, væpnet konflikt og krig» (DSB, 2018).

Trident Juncture 2018 (TRJE18): NATO-øvelse arrangert av- og i Norge i 2018. Den største NATO-øvelsen og totalforsvarsøvelsen på norsk jord siden den kalde krigen (Gade & Hilde, 2022, s. 151). «Fra norsk side var det en sentral målsetting å trene mottak av allierte forsterkninger i stor skala,

teste vertslandsstøttekonseptet, nasjonalt planverk, og totalforsvaret. Mer enn 50 sivile norske etater deltok» (Meld.St.5 (2020-2021),s. 60).

Vertslandsstøtte/ Host Nation Support (HNS): «Sivil og militær støtte gitt i fred, krise, væpnet konflikt og krig av en vertsnasjon til allierte styrker og organisasjoner som er lokalisert på, opererer i eller er på vei gjennom norsk territorium» (NOU 2023: 17, s. 158).

1.3 Oppgavens struktur

Kapittel 1 presenterer studiens tematikk og hvorfor den er aktuell. I dette kapittelet presenteres studiens problemstilling og forskningsspørsmål, samt avgrensning og definisjoner. Videre gis det en beskrivelse av scenarioet som er valgt og hvorfor jeg mener det er relevant. Til slutt i kapittelet defineres målet med studien og min egen rolle knyttet til det valgte temaet.

Kapittel 2 beskriver de metodiske valgene jeg har gjort for å besvare oppgavens problemstilling. Her redegjøres det for valget av studiens design, respondenter og kilder, samt hvilke vurderinger som ligger til grunn for disse valgene.

Kapittel 3 presenterer litteraturen og teorien som benyttes i analysekapittelet. Teorien struktureres mot studiens tre forskningsspørsmål. Kapittelet presenterer også tidligere forsknings relevans. Til slutt beskrives koblingen mellom respondenter og den valgte litteraturen.

Kapittel 4 er analysekapittelet og innledes med et historisk perspektiv på beredskap for å sette konteksten. Videre er kapittelet i likhet med kapittel 3 strukturert etter de tre forskningsspørsmålene, og beskriver og analyserer det som er relevant. Hvert underkapittel avsluttes med en delkonklusjon for det forskningsspørsmålet det omhandler.

Kapittel 5 oppsummere funn som er gjort i kapittel fire og besvarer problemstillingen. Videre gjøres det noen vurderinger og anbefalinger knyttet til eventuell videre forskning.

1.4 Beskrivelse av scenario

For å kunne svare på problemstillingen i denne studien legges følgende scenario til grunn: Dagens sikkerhetspolitiske situasjonen er gjeldende. Alle sjøveier inn til Østersjøen er blokkert og det er ikke mulig å drive sjøfart i Østersjøen. Øresundbroen med vei og jernbane mellom Danmark og Sverige er utilgjengelig. Finland kan ikke benytte andre akser eller metoder for transport av varer og logistikk enn vei og jernbane som går fra norske havner gjennom Norge og Sverige, eller gjennom Norge og direkte inn i Finland. Finland er for alle praktiske formål blitt en øy som ikke kan benytte seg av

sjøtransport, som i dag står for over 90% av landets handel (Aula et al., 2020, s. 33; Destia & EK, 2023, s. 16; Saxi, 2011, s. 37) Sverige vil også rammes grunnet deres havner i Østersjøen. Det legges derimot til grunn i denne studien at Sverige selv klarer å øke kapasiteten i egne havner på sin vestkyst for å dekke sitt nasjonale behov, men at de ikke har restkapasitet til å støtte Finland. Normaltilstand vil ikke kunne gjenopprettes med det første, og man må planlegge med at situasjonen vil se slik ut på ubestemt tid.

1.4.1 Bakgrunn for scenario og valg av tema for studien

«The artery of the Finnish transport system is the Baltic Sea» (Aula et al., 2020, s. 33).

Bakgrunnen for dette scenarioet er diskusjoner som oppstod under en øvelse i Forsvaret på operasjonelt nivå. Ett av momentene under øvelsen var at innseilingen til Østersjøen ble blokkert. I forbindelse med dette øvelsesmomentet oppstod det en diskusjon om hvorvidt Norge var i stand til å yte den støtten som var forventet fra Sverige og Finland ved bruk av norske ressurser og - infrastruktur. Momenter som ble diskutert var i hovedsak kapasitet på norsk logistikkinfrastruktur og hvilke bi- /tri-laterale avtaler som var på plass, eller som måtte inngås for å kunne fasilitere for en slik støtte.

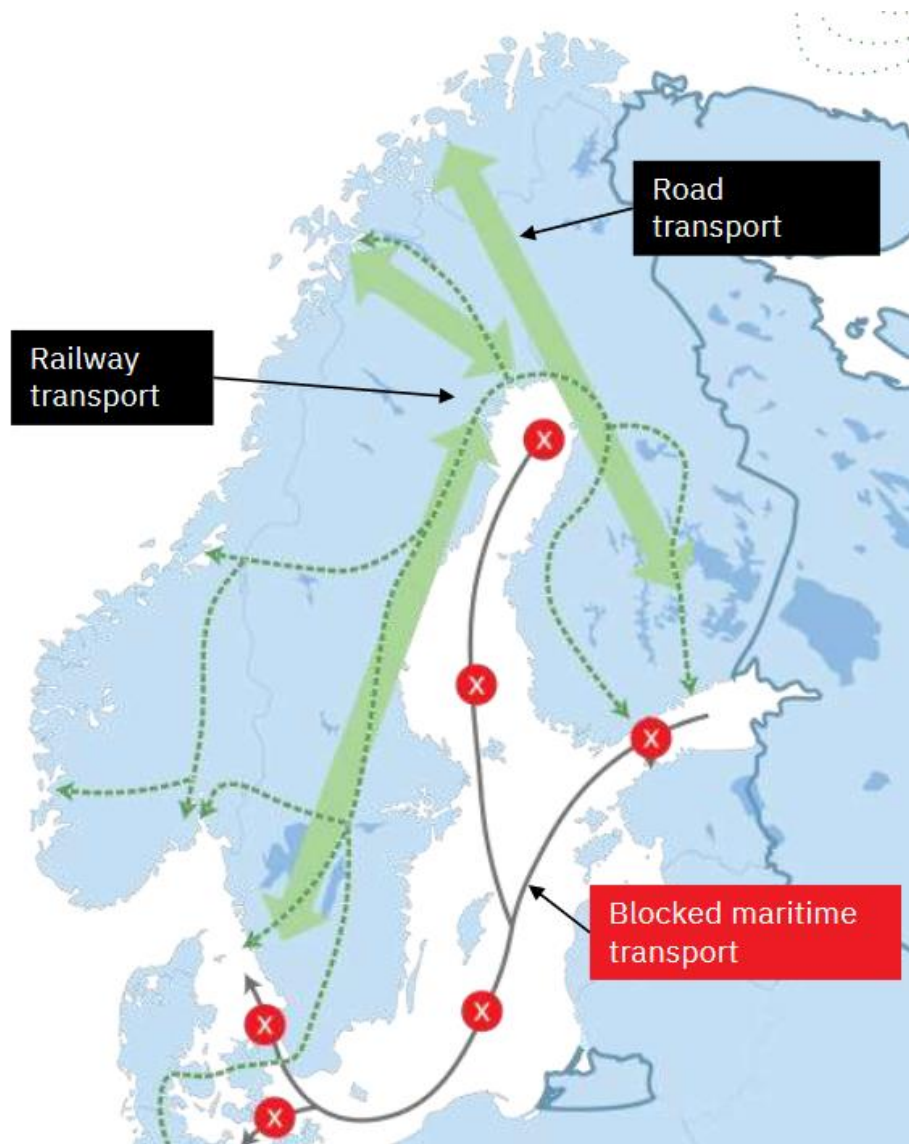
Dette var en svært spennende diskusjon, som fikk meg til å tenke på aspekter rundt beredskap, forventninger, planverk, samarbeid, juss, etc. Samtidig satt jeg med en følelse av at diskusjonen oppstod fordi det ikke eksisterte en helhetlig sektorovergripende tilnærming til en slik situasjon. Hvis det på militær side ikke var enighet rundt dette, kom det heller ikke til å være det i sivil sektor. Dette begrunnes i en antakelse om at Forsvaret er flinkere på beredskap enn sivile etater. Videre er det min mening at det å kunne ha flere tanker i hodet samtidig og tenke både sivil beredskap og militære behov, vil kunne bidra til effektivisering og skape synergier mellom Forsvaret og sivil sektor, og dermed Totalforsvaret. Man kan da unngå unødvendig duplisering av planer og konsepter for å løse oppgaver som er tilnærmet like.

For å underbygge scenarioets relevans, er det verdt å nevne at jeg har funnet artikler og rapporter som beskriver mer eller mindre det samme scenarioet, men da fra et finsk perspektiv (Destia & EK, 2023; Wigell et al., 2022, s. 50) Dette underbygger studiens relevans.

For at studien skal kunne gi merverdi for flere enn ansatte i Forsvaret og forsvarssektoren og for lettere å unngå graderingsproblematikk har valget falt på å bruke åpne kilder og et sivilt rettet scenario. Dette betyr at sikkerhetsgraderte detaljer er utelatt, uten at det har fått konsekvenser for studien. Samtidig har det underveis i studien blitt mer og mer tydelig at det er en dualitet mellom den

sivile beredskapen og de militære behovene som gjør at det i mange sammenhenger er to sider av samme sak. Dette bidrar til å understreke viktigheten av totalforsvaret og riktig bruk av samfunnets samlede ressurser i kriser eller i krig.

Figur 1: «Key routes of transport flows in the risk scenario»



(Destia & EK, 2023, s. 11).

1.5 Mål

Målet med studien har vært å fordype meg i temaene forsyningsikkerhet og beredskap i et konseptuelt rammeverk, begrenset til et overordnet politisk- og strategisk nivå (Forsvaret, 2019, s. 46). Dette skal jeg gjøre ved å sammenstille informasjon om forventninger, krav og målsetninger som setter rammen for Norges rolle i et tenkt scenario hvor samfunnets ressurser blir satt på prøve. Her inngår krav og forventninger utenfra, men også selvpålagte krav Norge har gitt seg selv. Resultatet jeg

ønsker for studien er at den kan brukes som et utgangspunkt for videre forskning som går i dybden og tar for seg detaljer innen fagområder som for eksempel logistikk, samferdsel eller økonomi.

1.6 Egen rolle

I forkant av- og underveis i skriveprosessen har jeg prøvd å være bevisst egen rolle, bakgrunn og bias i forbindelse med det temaet jeg har valgt å fordype meg i gjennom denne studien. Jeg har ikke studert- eller jobbet direkte med logistikk eller beredskap som fagområder, men som yrkesmilitær og stabsoffiser har jeg jobbet med problemstillinger som har tangert flere av temaene studien kommer inn på. Derfor er det ikke til å komme bort fra at jeg nok har vært forutinntatt rundt hva jeg trodde resultatet av denne studien skulle bli. Grunnen til det kan kanskje være at jeg ofte har hatt følelsen at vi som nasjon lander på beina i de fleste situasjoner mer «på tross av- enn på grunn av». Vi kan nok fremstå som flinke til å håndtere hendelser og kriser, men om det baserer seg på strukturert erfaringslæring, forebygging og beredskap, eller elementer av dette kombinert med en god dose flaks er ikke godt å si. Med bakgrunn i den erkjennelsen er det viktig å ha i mente det Jacobsen beskriver om at «før-dommer» og antagelser om virkeligheten påvirker de valgene vi tar. Dette vil ha påvirket utformingen av undersøkelsesdesignet, men det vesentlige er at valg og avgrensninger er eksplisitte, slik at man gjennomfører forskningen med en mest mulig objektiv tilnærming til det empiriske grunnlaget (Jacobsen, 2015, s. 72).

2 Metode

I dette kapittelet vil jeg gjøre rede for gangen i undersøkelsesprosessen og de metodiske valgene som er gjort for å finne ut om Norge er bevisst sin rolle i den nordiske forsyningssikkerheten. Jeg har valgt en kvalitativ tilnærming med vekt på litteraturstudier og åpne individuelle intervjuer (Jacobsen, 2015, s. 64–67). Begrunnelsen for det valget er å ha fleksibilitet i undersøkelsesopplegget for å ta høyde for en «uklar problemstilling» (Jacobsen, 2015, s. 133).

2.1 Valg av undersøkelsesdesign og tilnærming

Studien omhandler Norges rolle i forsyningssikkerheten, men konsentrerer seg om ett tilfelle: forsyningssikkerhet i Norden i en gitt situasjon. Det kan derfor beskrives som «en inngående studie av en eller noen få undersøkelsesenheter» (Jacobsen, 2015, s. 97) Studien er eksplorerende og «har til hensikt å utdype det vi vet lite om» (Jacobsen, 2015, s. 64), og vil i det videre gå dypere inn i hvilke planer som finnes, hvilke anbefalinger som er gitt, samt hvilke beslutninger som er tatt for å søke å etterleve lover, regelverk og krav. Hensikten med studiet er dermed å utdype temaet og sammenstille fakta for så «å avdekke ny kunnskap om et fenomen» (Jacobsen, 2015, s. 80).

Studien er gjennomført som en enkeltcasestudie – «forskeren går dypt inn i en situasjon». Det som studeres er «det som skjer i den konteksten der et fenomen utvikler seg [...], eller der en spesiell hendelse finner sted». Hvor målet er å «få frem en virkelighetsnær beskrivelse» (Jacobsen, 2015, s. 99–100). Eller som Yin beskriver det: «You would want to do a case study because you want to understand a real-world case and assume that such an understanding is likely to involve important contextual conditions pertinent to your case» (Yin, 2018, s. 15). Ønsket er å skape en kontekst gjennom et scenario som kan fasilitere for at beredskapsmekanismer aktiveres, og videre være med på å belyse styrker og svakheter med dagens innretning av avtaleverk, planer og infrastruktur. Et scenario som dette har i skrivende stund ikke forekommet, men er heller ikke en usannsynlig hendelse. Dermed mener jeg at den bidrar til å skape en god ramme for å kunne besvare problemstillingen.

Det har vært naturlig å velge et intensivt design på studien da den bygger på et case/ scenario, samt at tid til rådighet ikke gir rom for mange intervjuer samtidig som jeg går i dybden og bredden i litteraturstudier (Jacobsen, 2015, s. 133–134).

Det skilles mellom narrative- og systematiske litteraturstudier. Narrative litteraturstudier omtales som «tradisjonelle», og er skriftlige vurderinger av hva som finnes av kunnskap, uten en definert metode. I motsetning til en systematisk tilnærming, hvor tydelige, transparente og etterprøvbare metoder

anvendes (Jesson et al., 2011; Snyder, 2019). Narrative litteraturstudier er egnet når hensikten med studien er eksplorerende. En kombinasjon av en tilfellestudie og narrative litteraturstudier utpeker seg derfor som det best egnede undersøkelsesdesignet for oppgaven. Designet blir dermed en kombinasjon Jacobsen beskriver dette som «designtriangulering» (Jacobsen, 2015, s. 121). Svakheten til designet er knyttet til generalisering. Dette fordi funn i forskningen ikke nødvendigvis gir grunnlag for å statistisk generalisere funnene (Jacobsen, 2015, s. 100). Studiens problemstilling er knyttet mot et spesifikt fenomen i en gitt kontekst, derfor er det vurdert at en slik generalisering ikke er målet med studien.

2.2 Valg av respondenter, datainnsamling og bearbeidelse

Noen av valgene som er tatt i forbindelse med denne studien hadde jeg bestemt meg for på forhånd. Likevel er det svært mye som har endret seg underveis, etter hvert som jeg har lært mer om fagområdet og hva de metodiske valgene faktisk har å si for resultatet av studien.

2.2.1 Respondenter

Respondentene som er benyttet i forbindelse med studien er personer som er valgt med bakgrunn i deres faglige kompetanse eller den stillingen de innehar. Felles for dem alle er deres ekspertkompetanse innen fagområdene de representerer. Jeg har valgt respondenter med variasjon i stilling, kompetanse, bakgrunn, nasjonalitet, samt militære og sivile. Dette for å sikre at kildegrunnet er mest mulig komplett og representativt for å speile den situasjonen som scenarioet beskriver. Respondentene har en variert bakgrunn, enten de er yrkesmilitære, sivile eller sivile med militær bakgrunn. De representerer både bredde og dybde innen fagområdet og har gjennom intervjuene vist at de er relevante for studiens problemstilling. Samtidig har jeg vært bevisst at respondentenes holdninger og meninger formes av deres subjektive vurderinger og forutinntatthet rundt aspekter knyttet til problemstillingen. Dette kan hevdes å redusere dataens reliabilitet. Det har jeg forsøkt å utjevne ved å velge respondenter med forskjell i bakgrunn, fagkompetanse og nasjonalitet. Og mener at dette bidrar til å styrke oppgavens reliabilitet. Jeg har benyttet syv respondenter i forbindelse med studien. Ytterligere detaljer om respondentene og deres bidrag er beskrevet i tabell 1 under kap. 3.6.

Respondentene ble først og fremst brukt til å avdekke viktige aspekter rundt problemstillingen. Videre har de vært til uvurderlig hjelp med å finne kilder og litteratur som er relevante for enten å

redegjøre for scenarioet, underbygge relevansen for problemstillingen, eller som en del av drøftingen og analysen.

2.2.2 Intervju

Intervjuene er i noen grad gjennomført på forskjellig måte fra respondent til respondent, basert på hva som har passet dem best hva gjelder tid, sted og møteform. At respondentene selv setter premissene for tid og sted mener jeg gir de beste forutsetningene for at kommunikasjonen blir åpen og ærlig, dynamisk og ikke blir preget av tidspress og stress. Med bakgrunn i intervjuformen, som har vært ustrukturert, uformell, åpen og individuell (Jacobsen, 2015, s. 146); (Fitzgerald & Dopson, 2010, s. 478), har jeg tilstrebet en muntlig tilnærming. Enten ansikt-til-ansikt, som videosamtaler eller på telefon. I et par tilfeller har kommunikasjonen med respondentene begrenset seg til dialog per e-post, da jeg har fått inntrykk av at de har delt all den informasjonen de mente var relevant fra deres side gjennom mailutvekslingen.

Intervjuguide var utviklet på forhånd og intervjuene hadde en semistrukturert form. Guiden favner om det som er mine hovedtemaer for studien. For å sikre et best mulig resultat av intervjuene var min tilnærming først og fremst å forklare scenarioet på en måte som skulle fange respondentens oppmerksomhet og interesse, og sette det i sammenheng med hvorfor jeg valgte vedkommende som respondent. Dette fungerte godt, da det bidro til å engasjere respondentene. Samtidig har scenarioet mange aspekter som studien ikke kommer inn på, grunnet begrensinger i tid og omfang. Det var til en viss grad en utfordring da de fleste respondentene naturlig nok var interessert i å se scenarioet i lys av sin ekspertkompetanse og dermed også utfordre min problemstilling. Noen ganger ble det slik, mens andre ganger var intervjuguiden god å ha underveis, da den fungerte som en rettesnor for å få samtalen inn på riktig spor. Med bakgrunn i en relativt overordnet og enkel intervjuguide, har jeg ikke sett nødvendigheten av å endre denne underveis. Noen av respondentene har jeg hatt flere samtaler med etter hvert som ny og relevant data er innhentet fra litteratur eller andre respondenter.

Jeg har ikke benyttet lydopptak under intervjuene, men basert meg på å ta notater av det jeg mener har vært relevant underveis i samtalen.

2.2.2.1 Personvern

For å sikre at studien tilfredsstillende regelverk for behandling av personopplysninger er studien meldt til Sikt – kunnskapssektorens tjenesteleverandør, samt Forsvarets forskningsnemnd. Godkjenning fra Sikt

er vedlagt (Vedlegg A). Samtlige respondenter har signert på samtykkeerklæring om å delta i studien, og er i henhold til denne anonymisert i teksten.

2.2.3 Datainnsamling

Innsamling av data er i stor grad gjort etter «snøballmetoden» (Jacobsen, 2015, s. 182–183), der en respondent eller litteratur har gitt innspill eller inspirasjon til hva som bør eller kan være neste kilde i litteraturstudiet. Enten det gjelder utvelgelse av nye respondenter eller litteratur. Rekkefølgen mellom funn av dokumenter og litteratur og intervjuer har ikke vært konsistent. Noen av respondentene er funnet etter litteraturstudier, mens det i de fleste tilfellene har vært motsatt, at respondentene har gitt informasjon om hvilke kilder og litteratur jeg bør undersøke nærmere, da respondenten mener det vil være relevant bakgrunnsinformasjon for scenarioet, for redegjørelse eller som en del av analysen. Snøballmetoden er i sin natur en spennende måte å lete etter både primær- og sekundærkilder.

Ved å benytte snøballmetoden er det fare for at man ikke får med seg all relevant informasjon. Først og fremst fordi noe av det studien ser på er dagsaktuelt og i stadig endring. Jeg opplever derimot at kombinasjonen av litteratursøk, intervjuer og litteraturstudier tar høyde for denne svakheten og i stor nok grad sikrer at den relevante informasjonen som er tilgjengelig er omfattet i studien.

Respondentene har i stor grad vært utgangspunktet for datainnsamlingen av sekundærdata med snøballmetoden og dermed litteraturstudiene. Det er i denne studien ikke lagt vekt på å samle inn primærdata, altså «*opplysninger direkte fra mennesker eller grupper av mennesker*» (Jacobsen, 2015, s. 139), men heller å bruke respondentene til støtte for å finne frem til relevante sekundærkilder. Det passer med godt med studiens undersøkelsesdesign og problemstilling. Respondentene er svært godt egnet til å foreslå kilder, da de kjenner fagområdet bedre enn meg, og dermed med høyere treffsikkerhet kan henvise til kilder som er relevante for å danne grunnlaget for den videre datainnsamlingen ved hjelp av snøballmetoden. Dette mener jeg har bidratt til å veie opp for noe av svakheten med snøballmetoden. I flere tilfeller har jeg fått tilsendt kilder fra respondentene, som jeg med stor sannsynlighet ikke hadde funnet uten deres hjelp. Spesielt gjelder dette rapporter fra konsulenter, innspill og høringsstilsvar til politiske prosesser og kommisjoner, samt svenske- og spesielt finske kilder.

2.2.4 Kilder og forskningskvalitet

Studiens kilder er bredt sammensatt. Det er forsøkt å belyse problemstillingen fra så mange sider som mulig. Derfor har jeg i denne studien også benyttet rapporter som er laget av konsulentselskaper på oppdrag fra en arbeidsgiver. «Uavhengigheten» til rapporter som er laget av konsulentselskaper kan fremstå som mer partisk enn for eksempel en forskningsartikkel, samtidig er mange av de store «spørsmålene» denne studien kommer inn på basert på retningslinjer som følges helt eller delvis av en nasjon ved politiske vedtak. Politiske vedtak er som regel kompromisser som baserer seg på hvor flinke partene i en sak er til å påvirke de politiske prosessene som fører frem til vedtakene. Enten det er lobbyering fra tredjeparter, ideologi eller forhandlinger mellom partier som fører til dette. Dette kan føre til vedtakene bare delvis tilfredsstillende retningslinjene de i utgangspunktet skulle svare på. Poenget er at kildene beskriver en parts meninger og ikke alltid det optimale for alle. I et scenario som dette vil det kunne være store markedsinteresser som fører under og etter en slik hendelse vil være interesserte i å bygge beredskap og sikre fremtiden for selskapet som representeres, selv om det først og fremst argumenteres for at det er for Norges beste.

Respondentene i denne studien representerer etter mitt skjønn innsikt i den delen av studien som treffer deres eget fagfelt. Samtidig har mange av dem overlappende kunnskaper som har medført at de har kunnet peke på relevante personer som videre har blitt brukt som respondenter, eller kilder som igjen peker videre på nye kilder eller respondenter. Faren med denne tilnærmingen kan være at man kommer inn i et fagmiljø der alle har mer eller mindre samme «agenda» for den jobben de gjør, eller for sin oppdragsgiver. Selv mener jeg at jeg ved å benytte snøballmetoden med flere forskjellige utgangspunkter, har fått mange tilfeldige treff på både respondenter og kilder, som dermed med høy sannsynlighet kan sies å ikke være utelukkende partisk eller agendastyrt.

Dokumentundersøkelser og bruk av sekundærdata baserer seg på data som er samlet inn av andre, ofte med en annen hensikt enn det forskeren selv har. Dette medfører at man må stille seg spørsmålet om i hvor stor grad man kan stole på kildene (Jacobsen, 2015, s. 171). Å være kildekritisk har vært essensielt i forbindelse med datainnsamlingen. Spesielt for kilder som ikke uten videre kan defineres som «partsøytrale» eller «uavhengige», som for eksempel konsulentrapporter, høringsinnspill og personlige uttalelser. Av den grunn er det gjort et forsøk på å finne mest mulig data fra offentlige institusjonelle kilder (Jacobsen, 2015, s. 189, 190) som kan bidra til å svare på problemstillingen der det har vært mulig. Selvfølgelig er andre mindre «offisielle» kilder fra internett også benyttet. I den anledning har jeg i tillegg til å vurdere tekstens innhold, blant annet fulgt Jacobsens råd om å se på «opphav, hensikt, domenesuffiks og kvalitet på nettsiden» for å vurdere kildenes troverdighet (Jacobsen, 2015, s. 191–192).

Det har vært en viss språkbarriere mellom finsk og norsk/ engelsk. Finnene produserer ofte offisielle dokumenter på svensk og engelsk i tillegg til finsk. Likevel er det en del naturlig støttelitteratur som bare finnes på finsk, som en del nyhetsartikler. Det finnes gode verktøy og hjelpemidler for å løse noen av disse utfordringene, som «Google Translate» og «Chat GPT», eller den kunstige intelligensen som er innebygget i nettleseren «Microsoft Edge». Ved hjelp av disse verktøyene opplever jeg å ha funnet essensen av det jeg leser. Likevel er det mulig at noen nyanser eller detaljer har forsvunnet i oversettelsene ved hjelp av verktøyene, da disse kan oppleves mekaniske og til dels oversatt ord for ord. Tidlig i prosessen knyttet jeg til meg en kilde/ respondent som er finsk som har vært svært behjelpelig, spesielt i forbindelse med litteratursøkene. Denne hjelpen har spart meg for mye arbeid, og har bidratt til at språkbarrieren og svakheten den representerer er redusert i så stor grad at studiens reliabilitet ivaretas.

3 Litteratur og teoretisk rammeverk

Dette kapitlet tar for seg den sentrale litteraturen i studien, det teoretiske rammeverket og en teoretisk modell. Videre redegjør jeg for hvordan jeg har gått frem for å lete etter tidligere forskning som er relevante for studien, samt hvilke funn som er gjort gjennom den prosessen. Til slutt beskrives koblingen mellom respondenter og litteratur.

Med bakgrunn i at studien i hovedsak baserer seg på skriftlige kilder (sekundærdata), vil litteraturen være svært sentral for resultatene jeg kommer frem til gjennom analyse og drøfting.

3.1 Litteratur

I dette delkapitlet vil jeg redegjøre for den litteraturen som er den mest sentrale for studiens problemstilling og forskningsspørsmål. Utover litteraturen som beskrives her, vil det gjennomgående i studien henvises til øvrig støttelitteratur for å eksemplifisere og underbygge argumenter for å skape et helhetlig og reelt bilde som speiler virkeligheten. Delkapitlet er inndelt etter de tre forskningsspørsmålene og speiles av kapittelinnstillingen i kapittel 4 – *Resultater, diskusjon og analyse*.

Beredskapens utvikling

Beredskapens historiske utvikling er i stor grad benyttet basert på kapittel 1 i boken *Beredskap og krisehåndtering; utfordringer på sentralt, regionalt og lokalt nivå* (Endregard & Elstad, 2021).

Forskningsspørsmål 1

NATO

For å beskrive NATOs krav og tilnærming er Atlanterhavstraktaten sentral (NATO, u.å.-b). Jeg har også brukt flere artikler fra NATO sine nettsider og Stortingsmelding 5 (2020-2021) for å analysere enkeltmomenter som «NATOs seven baseline requirements» (Justis- og beredskapsdepartementet, 2020; NATO, 2023a; *NATO Review - Resilience*, 2019). For koblingen mellom NATO og EU er de to organisasjonenes strategiske dokumenter som er sentrale (European Union, 2022; NATO, 2022).

EU

EU er beskrevet ved å benytte litteratur om de grunnleggende fire frihetene (EU, 2012; Trondal, 2023). Dokumenter og artikler som beskriver politikkområder som utbygging av jernbane og transport og infrastruktur er også sentralt, sammen med blant annet EUs «Arctic Policy» (High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security Policy, 2021, 2022; *Trans-European Transport Network (TEN-T)*, u.å.).

Nordisk samarbeid

Nordisk samarbeid er beskrevet gjennom NORDEFCOs grunnlagsdokument (NORDEFCO, 2009) og visjon 2025 (NORDEFCO, 2018), Nordiske samarbeidsavtaler (Helsingforsavtalen, 1962; NAMMO, 2019), Haga-samarbeidet (Meld. St.27 (2020–2021)) og Forsvarskommissjonen av 2021 (NOU 2023: 14).

Norge

Norges krav til seg selv analyseres med utgangspunkt i lover og forskrifter som:

Samfunnssikkerhetsinstruksen (Samfunnssikkerhetsinstruksen, 2017), Havne- og farvannsloven (havne- og farvannsloven, 2019), utkast til havneberedskapsforskriften (Nærings- og fiskeridepartementet, 2023b), forskrift om nasjonal beredskap på jernbane (Forskrift om nasjonal beredskap på jernbane, 2022), samt Totalberedskapskommissjonens rapport (NOU 2023: 17).

Forskningsspørsmål 2

Totalforsvarets rolle

Totalforsvarets rolle i scenarioet analyseres med hovedvekt på gjeldende Langtidsplan for Forsvarssektoren (Prop. 14S (2020-2021)), FFIs erfaringsrapport etter TRJE18 (Birkemo et al., 2019), Stortingsmelding 5 (2020-2021) (Justis- og beredskapsdepartementet, 2020), Forsvarskommissjonen av 2021 (NOU 2023: 14) og inneværende NTP (Meld. St.20 (2020–2021)).

Forsvarets rolle i Totalforsvaret

Forsvarets rolle i Totalforsvaret analyseres med hovedvekt på gjeldende Langtidsplan for Forsvarssektoren (Prop. 14S (2020-2021)), FFIs erfaringsrapport etter TRJE18 (Birkemo et al., 2019) og en eldre langtidsplan for Forsvarssektoren (Prop. 73S (2011–2012)).

Risiko og trusselaktører

De tre offentlige trussel- og risikovurderingene utgitt av Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM) (Nasjonal sikkerhetsmyndighet, 2023), Etterretningstjenesten (ETJ) (Etterretningstjenesten, 2023) og Politiets sikkerhetstjeneste (PST) (Politiets sikkerhetstjeneste, 2023) brukes for å beskrive risiko og trusselaktører.

Forskningsspørsmål 3

Havner og jernbaneinfrastruktur

Havner og jernbaneinfrastruktur analyseres med hovedvekt på Baltic Sea Risk Scenario (Destia & EK, 2023), gjeldende Langtidsplan for Forsvarssektoren (Prop. 14S (2020-2021), informasjon fra www.regjeringen.no (Samferdselsdepartementet, 2023), norske og finske artikler fra internett (Haugan & Johnsen, 2023; Haapasalo & Mattsson, 2023; Jonassen, 2023), dokumenter fra Trøndelag fylkeskommune (Aarbergstøtten, 2023) og Trondheim havn (Trondheim Havn, 2019), dokumenter fra Narvik havn (Narvik Havn KF, 2023a, 2023b) og rapport om Arctic Rail (Berg, 2023).

3.2 Teoretisk rammeverk

Det teoretiske rammeverket skal danne en ramme for diskusjonen rundt studiens problemstilling. Teorien skal derfor kunne belyse empirien på en spesiell måte. Oppgavens problemområde knyttet til logistikk og beredskap gjør at en rekke teoretiske utgangspunkt kan legges til grunn for det teoretiske rammeverket. En aktuell teoretisk innfallsvinkel kunne derfor vært å legge organisasjonsteori eller beslutningsteori til grunn for rammeverket. Et slikt rammeverk ville gitt grunnlag for en diskusjon der ulike grader av bevissthet rundt Norges rolle i den nordiske forsyningsikkerheten kunne relateres til den nevnte teorien, men dette er vurdert til å ikke svare tilstrekkelig på problemstillingens fokus på Norges rolle i forsyningsikkerheten. For å danne et teoretisk grunnlag for å diskutere rollen, er det derfor valgt teori som beskriver hva denne rollen er. Rammeverket baseres derfor i stor grad på styrende dokumenter som beskriver Norges rolle med utgangspunkt i krav, avtaler og lovverk fra forskjellige instanser.

NATO

Finland og Norge er begge medlemmer av NATO, det vil derfor være naturlig å se på hvilke krav/ forventninger NATO stiller til sine medlemsland. For å være troverdige må NATO sikre seg at medlemsstatene lever opp til visse minimumskrav. Atlanterhavspakten er grunnlaget for forsvarssamarbeidet i NATO. Mest kjent og henvist til er artikkel 5, som beskriver at et angrep på ett av medlemslandene skal behandles som et angrep på alle - «én for alle, alle for én». Naturlig nok er dette assosiert med det militære, men vel så viktig er det politiske aspektet ved NATO (NATO, 2023b). I denne studien er derfor artikkel 3 den mest interessante. Artikkel 3 definerer medlemslandenes plikt til å «oppretholde og utvikle sin individuelle og kollektive evne til å motstå væpnede angrep» (NATO, u.å.-b). Herunder å sikre sivil beredskap (NATO Review - Resilience, 2019). Under NATO-toppmøtet i

Warszawa i 2016 ble det enighet om å forsterke NATOs motstandskraft (resiliens) mot alle typer trusler, for å understøtte organisasjonens evne til å bygge opp under de tre kjernefunksjonene i sivil beredskap:

- Kontinuitet i styret av staten
- Kontinuitet i grunnleggende tjenester til befolkningen
- Sivil støtte til militære operasjoner

De tre kjernefunksjonene ble operasjonalisert til syv forpliktende og grunnleggende forventninger til medlemsstatene. Disse kalles «baseline requirements», og skal danne grunnlaget for at medlemsstatene har en velfungerende sivil beredskap og motstandsdyktige kritiske samfunnsfunksjoner og -infrastruktur. Under hver av de syv forventningene ligger det konkrete mål og retningslinjer for nasjonal resiliens som medlemsstatene kan bruke for å måle sitt beredskapsnivå (NATO, 2023a).

De syv grunnleggende forventningene er som følger:

1. Sikkerhet for kontinuitet i nasjonale styringssystemer og kritiske offentlige tjenester (assured continuity of government and critical government services).
2. Robust energiforsyning (resilient energy supplies).
3. Evne til å håndtere ukontrollerte forflytninger av mennesker (ability to deal effectively with uncontrolled movement of people).
4. Robust mat- og vannforsyning (resilient food and water resources).
5. Evne til å håndtere masseskader (ability to deal with mass casualties).
6. Robuste kommunikasjonssystemer (resilient civil communications systems).
7. Robuste transportsystemer (resilient transport systems). (Justis- og beredskapsdepartementet, 2020); (NATO, 2023a)

I denne studien vil det være pkt. 7 - robuste transportsystemer som vil være mest relevant, da det for Finland nettopp vil være robuste transportsystemer som er det viktigste premisset for å skape forsyningsikkerhet i scenarioet som er beskrevet. Videre skal det nevnes at de syv forventningene revideres, og at det blant annet med bakgrunn i erfaringer fra koronapandemien ble presisert en ytterligere vektlegging av viktigheten av robuste forsyningslinjer. Dette ble presentert på forsvarsministermøtet i NATO i juni 2020 (Justis- og beredskapsdepartementet, 2020).

NATO er ikke alene om å stille krav/ forventninger som en overordnet organisasjon til sine medlemsstater om sivil beredskap og resiliens. NATO vil naturlig nok ha en militær- eller sikkerhetspolitisk tilnærming til dette, og har sammen med EU signert avtaler som beskriver samarbeid mellom de to organisasjonene på områder som kan sies å støtte opp under nevnte artikkel 3 i Atlanterhavspakten. Et eksempel på dette er "Joint Declaration on EU-NATO Cooperation by the

President of the European Council, the President of the European Commission, and the Secretary General of the North Atlantic Treaty Organization” som blant annet adresserer viktigheten av å fortsette å bygge resiliens for å møte dagens trusler og utfordringer (Michel et al., 2023). Dette underbygges også ved at NATO og EU har etablert en «NATO-EU Task Force on Resilience of Critical Infrastructure» (NATO, u.å.-a). Samarbeidet samsvarer med de to organisasjonenes overordnede strategiske mål om samarbeid, og om å komplettere hverandre fremfor å konkurrere med hverandre (NATO, 2022, s. 10); (European Union, 2022, s. 10).

EU

EU stiller gjennom sine grunnlagsdokumenter en rekke krav til sine medlemsland. Mange av disse kravene baserer seg på EUs grunnleggende prinsipper og deres «fire friheter - fri bevegelse av varer, tjenester, kapital og personer over landegrenser» (Trondal, 2023). Det som er relevant for denne studien er først og fremst det som går på transportsystemer og utviklingen av sammenhengende jernbanesystemer som kobles sammen med det norske jernbanenettet (EU, 2012, art. 170–178). Innen infrastruktur satser EU tungt på jernbane. Et uttalt mål er at transport på jernbane skal styrkes i forhold til andre transportformer. Ett av virkemidlene EU for å få dette til, er å utvikle jernbaneinfrastrukturen i unionen (European Commission, Mobility and Transport, Rail, 2023). EU har utviklet en «trans-European transport Network policy (TEN-T policy), for å sikre at utbygging av infrastruktur blir sammenhengende, effektiv og skaper synergier (Trans-European Transport Network (TEN-T), u.å.). I denne sammenhengen er det utviklingen av «Scandinavian-Mediterranean corridor» som for Norge og Finland vil være mest relevant (Europakommisjonen, u.å.-b). EU utgir også en «Military Mobility Action Plan». Denne skal gi retningslinjer for hvordan medlemsstatene skal jobbe for å øke effektiviteten ved militær mobilitet på tvers av landegrenser. Det innebærer blant annet oppgradering av eksisterende infrastruktur, samt investeringer i nye prosjekter. I dette legges det stor vekt på «dual-use transport infrastructure», hvor det erkjennes at medlemslandene i stor grad benytter den samme infrastrukturen for transport av militært materiell så vel som sivil- (High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security Policy, 2022, s. 3). Mye av det som nevnes her omtales også overordnet i «EUs Arctic Policy». EU definerer seg i dette dokumentet som en geopolitisk makt med strategiske interesser i Arktis. Dette skaper en kontekst som er relevant for Norden. Dokumentet har blant annet et eget avsnitt som går nærmere inn på samarbeid om sivil beskyttelse, -sikkerhet og sikkerhetsutfordringer i Arktis (High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security Policy, 2021, s. 5–7).

Norden

Det finnes mange samarbeidsorganer og avtaler mellom de nordiske landene. De fremste er Nordisk råd (Nordisk samarbeid, u.å.-b), Helsingforsavtalen – «Nordens grunnlov» (Helsingforsavtalen, 1962), Haga-samarbeidet (Meld. St.27 (2020 –2021) og det militære samarbeidet Nordic Defence Cooperation (NORDEFECO). Det er gjennom Nordisk ministerråd (Nordisk samarbeid, u.å.-a) at samfunnsområder som samferdsel og beredskap diskuteres mellom de nordiske landenes regjeringer og respektive ministre. De mest relevante avtalene for denne studien er de som regulerer samarbeid mellom de nordiske landene på områder som er knyttet til militær transport, samferdsel og sivilt beredskapssamarbeid.

Norge

Lover og forskrifter

Forskriften «Ansvaret for samfunnssikkerhet i sivil sektor på nasjonalt nivå og Justis- og beredskapsdepartementets samordningsrolle innen samfunnssikkerhet og IKT-sikkerhet» gir JD det overordnede «Ansvaret for samfunnssikkerhet i sivil sektor på nasjonalt nivå» (Statsministerens kontor, 2017).

Samfunnssikkerhetsinstruksen beskriver «kravene til departementenes arbeid med samfunnssikkerhet. [Hvor] formålet er å styrke samfunnets evne til å forebygge kriser og til å håndtere alvorlige hendelser gjennom et helhetlig og koordinert arbeid med samfunnssikkerhet» (Samfunnssikkerhetsinstruksen, 2017, del I).

Lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven) «skal fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann, samtidig som det skal tas hensyn til et konkurransedyktig næringsliv. Loven skal ivareta nasjonale forsvars- og beredskapsinteresser» (havne- og farvannsloven, 2019, paragr. 1). Loven gir adgang til at Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) kan prioritere aktiviteter eller tiltak som legger til rette for beredskap, ved å for eksempel kunne «bestemme hvilke havner og havneanlegg som er av særlig forsvarsmessig betydning» (havne- og farvannsloven, 2019, paragr. 31).

Forskrift om nasjonal beredskap på jernbane, har som formål å: «sikre at jernbanevirksomheter har beredskap for å kunne bidra med jernbanetjenester i ekstraordinære situasjoner, krise og krig» (Forskrift om nasjonal beredskap på jernbane, 2022, paragr. 1).

Andre bestemmelser

Nasjonalt beredskapssystem er todelt, med en militær del, «Beredskapssystem for forsvarssektoren» (BFF) og en sivil del «Sivilt beredskapssystem» (SBS) (Gade & Hilde, 2022, s. 149). «Ett av hovedformålene er strategisk styring av krisehåndteringen. [...] Virkeområdet for systemet er sektorovergrepene kriser i fredstid forårsaket av alvorlige tilsiktede hendelser eller trusler om slike, og kriser med sikkerhetspolitisk dimensjon og væpnet konflikt eller trusler om slike». (NOU 2023: 17, s. 159)

Relevante dokumenter

Norges Offentlige Utredninger (NOU) er ikke styrende dokumenter. Men de vil likevel være relevante i studien. To sentrale NOU er «Forsvarskommissjonen av 2021» (NOU 2023: 14) og «Totalberedskapskommissjonen» (NOU 2023: 17). Begge beskriver et nyansert og realistisk bilde av tingenes tilstand på hvert sitt felt. De gir også klare og direkte anbefalinger til utvikling og forbedringer.

3.3 Tidligere forskning

Studien baserer seg i stor grad på Litteraturstudier/ dokumentundersøkelser (Jacobsen, 2015, s. 145), og det har derfor vært svært viktig å avdekke forskningsmessig empiri som kan gi mer verdi for å svare på forskningsspørsmålene og problemstillingen. For å finne frem til tidligere forskning har jeg gjennomført litteratursøk gjennom kjente databaser som Brage og Oria, i tillegg til søk i Google.

Litteratursøkene er gjort strukturert, ved hjelp av søkeord for å redusere muligheten for å gå glipp av vesentlig informasjon. Søkeordene er utvalgt for å passe studiens tema og har utviklet seg underveis. Spesielt har respondentenes innspill gjennom intervjuene vært viktige for å finne relevante søkeord.

Gjennom litteratursøkene har jeg ikke funnet noen bachelor- eller masteroppgaver som har en lik eller tilnærmet lik problemstilling som jeg har i denne studien. Likevel er det noen studentoppgaver som kommer inn på noen av de samme temaene jeg skriver om, og som jeg mener er relevant å nevne her. Flere oppgaver tar for seg forskjellige aspekter rundt mottak av allierte styrker i form av vertslandsstøtte/ Host Nation Support (HNS). Blant annet skriver Øystein Otterbu i sin masteroppgave om ressursbruk og bygging av beredskap i forbindelse med HNS, samt hvordan roller, ansvar og myndighet er fordelt (Otterbu, 2018). HNS nevnes også i masteroppgaven til Karianne Bottenvik-Hartmann. Ikke som hovedtema, men som en del av sivilt-militært samvirke rundt beredskapsarbeid i Trøndelag. Oppgaven beskriver blant annet trøndelagsregionens arbeid med risikovurderinger som innbefatter forhåndslagring av amerikansk militært materiell, mottak av allierte styrker, samt

Totalforsvarets roller i dette arbeidet. Dette eksemplifiseres blant annet gjennom eksempler fra TRJE18 (Bottenvik-Hartmann, 2021). Masteroppgaven til Ole-Christian Torp handler om forskjeller mellom Norsk og Finsk innretning på militær logistikk, og beskriver blant annet samarbeid mellom sivile bedrifter/ leverandører og Forsvaret. Han kommer også inn på totalforsvaret og erfaringer fra TRJE18 (Torp, 2022). Bacheloroppgaven til Bendik Lundeland og Stian Jacobsen omhandler Nordisk operativt samarbeid gjennom NORDEFECO. Oppgaven har et militært fokus, og har derfor vært en god kilde til litteratur innen Nordisk militært samarbeid (Lundeland & Jacobsen, 2021).

Felles for de studentoppgavene som nevnes er at ingen av dem er skrevet etter at Finland ble medlemmer av NATO. Det er ikke sikkert at det spiller en veldig stor rolle i en større sammenheng, men at terskelen for militært samarbeid mellom Norge og Finland er blitt lavere er sannsynlig. For HNS vil det sannsynligvis være store forskjeller i det å «bare» ta imot allierte styrker for å forsterke norsk territorium, i forhold til det å skulle forsterke Norge samtidig som man tar imot og sender styrker videre til både Sverige og Finland. Omfanget og størrelsen på den logistiske operasjonen dette vil være, mener er jeg er med på å underbygge relevansen av min studie, da den både ser på sivil infrastruktur og totalforsvarets rolle.

3.4 Koblingen mellom respondenter og litteratur

Som tidligere beskrevet er respondentene i studien i all hovedsak benyttet for å finne kilder og litteratur. Derfor ser jeg på det som naturlig å peke på hva den enkelte respondent har bidratt med. Informasjonen i tabellen er noe forenklet for å ivareta personvern, men gjenspeiler det vesentlige i deres bakgrunn, hvilket fagområde de representerer på hvilket nivå, samt hvilken relevant litteratur de har tipset om. Litteraturen som nevnes i tabellen er litteratur jeg har brukt aktivt i studien og som finnes igjen i litteraturlisten.

Tabell 1 – Respondenter og litteratur

Respondent/ Funnet hvordan?	Bakgrunn	Fagområde	Stilling	Litteratur
R1/ Anbefaling fra medstudent	Sivil tilsatt i Forsvaret	Beredskap	Forsker (Akademisk avdeling)	<ul style="list-style-type: none"> - NATO seven baseline requirements - Diverse litteratur om beredskap og totalforsvaret - Trondheim havn strategiplan 2019 – 2030
R2/ Anbefalt av R1	Sivil med militær bakgrunn	Beredskap	Konsulent	<ul style="list-style-type: none"> - Nasjonal transportplan (NTP) Gjeldende og kommende - Høringsinnspill til NTP fra Trøndelag fylkeskommune - Høringsinnspill til NTP fra Jämtland/ Härjedalen (Ikke offentlig tilgjengelig)
R3/ Tidligere kollega	Offiser i Forsvaret	Militær logistikk	Seksjonsleder (Operasjonelt nivå)	<ul style="list-style-type: none"> - Vertslandsstøttekonsept - FFIs erfaringsrapport fra TRJE18
R4/ Foreleste i et fag ved FHS Stabsskolen	Pensjonert finsk offiser	Militær logistikk	Seniorrådgiver (strategisk nivå)	<ul style="list-style-type: none"> - Finske dokumenter og artikler - EU sitt perspektiv
R5/ Anbefalt av R4	Sivil tilsatt i Forsvaret	Logistikk	Avdelingsdirektør (strategisk nivå)	<ul style="list-style-type: none"> - Relevante bachelor- og masteroppgaver
R6/ Foreleste i et fag ved FHS Stabsskolen	Offiser i Forsvaret	Militær logistikk	Forsker (Akademisk avdeling)	<ul style="list-style-type: none"> - Metodelitteratur - Diverse dokumenter knyttet til militær logistikk
R7/ Anbefalt av R3	Sivil med militær bakgrunn	Logistikk	Avdelingssjef	<ul style="list-style-type: none"> - Høringsinnspill til NTP fra Narvik havn - Høringsutkast havneberedskapsforskriften - Diverse dokumenter knyttet til Narvik havn og Ofotbanen

4 Resultater, diskusjon og analyse

Dette kapitlet svarer ut de tre forskningsspørsmålene ved å presentere og diskutere innsamlet empiri. Kapitlet er delt i fire underkapitler som behandles separat. Det første redegjør for beredskap i et historisk perspektiv. De tre neste underkapitlene behandler hvert sitt forskningsspørsmål, hvor hvert avsluttes med en oppsummering og delkonklusjon. Sammen utgjør dette grunnlaget for å besvare studiens problemstilling.

4.1 Beredskapens utvikling siden den kalde krigen

«Ved å kjenne vår fortid, forstår vi hvem vi er» (Kaldal, 2023).

Under den kalde krigen var store deler av samfunnet rigget for å være mest mulig klar for «den totale krig». Det var dette som lå til grunn for Norges beredskap. Beredskapslovgivning og innretningen av beredskapen var tilrettelagt for å mobilisere samfunnets samlede ressurser (Totalforsvaret) for å sikre størst mulig effekt av forsvaret av landet ved en militær invasjon. En «vel planlagt væpnet dugnad» (Endregard & Elstad, 2021, s. 24).

Hendelser og kriser som synliggjorde behovet for endringer var blant annet: Oljekrisen i 1973-1974; Tsjernobyl-ulykken i 1986; nyttårsorkanen på Nord-Vestlandet i 1992; Berlinmurens fall og slutten på den kalde krigen. Den kalde krigens slutt muliggjorde en dreining mot et delt fokus mellom beredskap for kriser i fredstid og støtte til Forsvaret. Før dette hadde fokuset for den sivile beredskapen vært mer på rasjonering og utholdenhet basert på landets egen produksjon og lagerbeholdninger i et krigs-scenario (Endregard & Elstad, 2021, s. 24–25).

Utviklingen gikk sin gang på 1990-tallet, men først i 2002 ble ordinær beredskap i fredstid og sivil beredskap for krise og krig formelt samlet og lagt inn under det felles begrepet «samfunnssikkerhet» som ble definert som «samfunnets evne til å beskytte befolkningens liv, helse og grunnleggende behov og opprettholde viktige samfunnsfunksjoner mot påkjennelser som følge av alle typer hendelser i fred, krise og krig» (Endregard & Elstad, 2021, s. 26). Parallelt med dette utarbeidet NATO sitt enhetlige krisehåndteringssystem - NATO Crisis Response System (NCRS), som trådte i kraft i 2005.

I etterkant av tsunamikatastrofen i romjulen 2004, ble det gjort store endringer på sentralt nivå for å «styrke den generelle krisehåndteringsevnen i departementene» (St.meld.nr.37 (2004–2005), s. 6). Blant annet ble regjeringens kriseråd (Kriserådet) etablert, som betydde at ett departement skulle ha ledelsen under en krise, med støtte fra en krisestøtteenhet i JD (Endregard & Elstad, 2021, s. 26).

Historien viser at det er de store hendelsene som har skapt de største endringene. Den neste store endringen i organiseringen av beredskapen, kom som en konsekvens av terrorangrepene mot regjeringskvartalet og på Utøya 22. juli 2011. Med bakgrunn i 22. juli-kommisjonens evaluering, ble det blant annet bestemt at JD skal være lederdepartement i kriser dersom ikke annet er bestemt (Endregard & Elstad, 2021, s. 27).

I etterkant av 22. juli terroren var det større sikkerhetspolitiske endringer som kom i fokus, med Russlands annektering av Krimhalvøyen i 2014 som det mest sentrale. Dette gjorde at det igjen ble satt et større fokus på beredskap mot et væpnet angrep på Norge. I 2016 etablerte regjeringen et fireårig totalforsvarsprogram (Meld.St.5 (2020-2021), s. 57) med «to overordnede målsettinger: 1) Å videreutvikle totalforsvaret, herunder å videreutvikle sivile myndigheters og det sivile samfunnets støtte til Forsvaret, og 2) å styrke motstandsdyktigheten i kritiske samfunnsfunksjoner» (Meld.St.5 (2020-2021), s. 60). Den første målsettingen skulle nås gjennom et tettere samarbeid om planarbeid og øvelsesvirksomhet mellom Forsvaret og Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap (DSB). Et eksempel på dette i praksis er planleggingen og gjennomføringen av TRJE18. Erfaringene man gjorde seg før, under og etter denne øvelsen beskrives ytterligere senere i studien. Den andre målsettingen skulle nås gjennom en rekke prosjekter hvor en viktig del av arbeidet skulle være å sikre motstandsdyktighet i kritiske samfunnsfunksjoner i hele krisespekteret. Prosjektene, som speiler NATOs «seven baseline requirements» ble tildelt det departement eller den sektor som ble ansett å være mest relevant. «Etableringen av Totalforsvarsprogrammet har totalt sett vært en drivkraft i arbeidet med å videreutvikle og modernisere totalforsvaret. Prosjektene i programmet har bidratt til økt kunnskap og kompetanse om roller, ansvar og myndighet knyttet til sikkerhetspolitisk krise og væpnet konflikt» (Meld.St.5 (2020-2021), s. 60); (Endregard & Elstad, 2021, s. 27).

Man kan si at det «gamle» totalforsvaret var preget av *ensidighet* ved at sivile sektorer skulle støtte militær sektor ved et angrep på Norge. Det nye totalforsvarskonseptet er derimot preget av en *gjensidighet* som innebærer at sivilsamfunnet støtter Forsvaret ved statssikkerhetskriser, og at Forsvaret støtter sivilsamfunnet ved samfunnssikkerhetskriser (Bruvoll & Rongved, 2022, s. 17). Dette kan fremstå som utelukkende positivt, og at det dreier seg om effektiv bruk av ressurser, som er en god tanke. Likevel skal man ikke langt under overflaten for å finne at det kanskje ikke handler om gjensidig støtte, men mer om gjensidig avhengighet. Forsvaret er helt avhengig av sivile sektorer for å løse sine primæroppgaver, grunnet blant annet, kostnadseffektivisering gjennom mål- og resultatstyring (Bruvoll & Rongved, 2022, s. 18). Dette erkjennes av Forsvarsdepartementet (FD) og JD, som skriver at «Forsvaret er i dag tettere integrert i det sivile samfunn enn før. Forsvaret er i stor grad avhengig av varer, tjenester, kompetanse og teknologi fra sivil sektor. Dette gjelder både i

fredstid og i krise og væpnet konflikt» (Forsvarsdepartementet & Justis- og beredskapsdepartementet, 2018, s. 31).

4.2 Forskningsspørsmål 1

Underkapittelet svarer på det første forskningsspørsmålet, «Hvilke krav, avtaler og lovverk danner grunnlaget for hvordan Norge arbeider med forsyningssikkerhet i Norden?».

kapittelet er todelt, der første del gjennomgår og analyserer de mest sentrale krav, avtaler og lovverk for Norges rolle i den Nordiske forsyningssikkerheten. Del to oppsummerer kapittelet og gir en konklusjon på forskningsspørsmålet.

4.2.1 Krav, avtaler og lovverk

Det er mange krav, avtaler og lovverk som påvirker, definerer og regulerer Norges evne og mulighet til å støtte Finland i scenarioet. Noe kommer som krav og påvirkning utenfra, mens mye er nasjonalt forankret. Forskningsspørsmål 1 besvares med en gjennomgang og analyse av hvordan krav, lovverk og avtaler setter juridiske og politiske rammer for praktiske gjennomføringen av forsyningssikkerhet i Norden i studiens scenario.

NATO

Under den kalde krigen var mange flere av samfunnets kritiske ressurser som jernbaner, havner, flyplasser og strømnnett på statlige hender. Dette muliggjorde hurtig overføring av kontrollen på disse ressursene til NATO ifm. krise/ krig. Store reduksjoner i forsvarsbudsjettene og lavere satsning på sivil beredskap etter den kalde krigen har ført til at man i dag er blitt avhengig av sivile- og kommersielle aktører. NATO mener blant annet at man i dag charterer eller rekvirerer 90 prosent av all militær transport i store militære operasjoner fra sivile aktører. Dette er én av mange sårbarheter NATO har identifisert og som har dreiet noe av NATOS fokus mot artikkel 3 og de syv grunnleggende forventningene. NATO vil med dette styrke landenes sivile beredskap og resiliens for dermed å øke sin militære forsvarsevne og avskrekking (NATO, 2023a). For Norge har denne dreiningen ført til en økt prioritering av sivil beredskap, blant annet gjennom erkjennelsen om at Totalforsvaret må revitaliseres (NOU 2023: 14, s. 248).

Sentralt i NATOs konkretisering av de syv grunnleggende forventningene står krisehåndteringssystemet – NCRS. NCRS er forhåndsplanlagte militære og sivile tiltak som skal sikre hurtige beslutninger og legge til rette for videre håndtering av situasjoner som oppstår. Tiltakene kan iverksettes reaktivt, som en konsekvens av en hendelse, eller proaktivt, for å oppnå en tilpasset beredskapsøkning. NCRS fungerer sammen med de syv grunnleggende forventningene som beredskapsstandarder for NATOs medlemsland. Norge baserer sitt nasjonale beredskapssystem på

NCRS. Under store NATO-øvelser som TRJE18, står NCRS og NBS sentralt for Totalforsvarets rammer for å løse sine oppdrag (Forsvarsdepartementet & Justis- og beredskapsdepartementet, 2018, s. 26; Gade & Hilde, 2022, s. 148–151).

EU

EU har i mindre grad direkte påvirkning på Norge enn de har på Finland og Sverige, grunnet deres medlemskap i EU. Likevel har EU økonomiske muskler til å investere i- og videreutvikle infrastruktur i nordområdene. Dette er en nøkkelfaktor for finsk forsyningssikkerhet.

Gjennom «The Connecting Europe Facility» (CEF) gjennomfører EU strategiske investeringer i flere sektorer, deriblant transportsektoren. Dette gjør de for å bidra til å redusere flaskehals, fysiske grenseskiller og såkalte «missing links» i transportnettverk (Europakommisjonen, u.å.-a). Bevilgninger fra CEF til investeringer på svensk side av grensen, kan være med på å redusere terskelen for at norske myndigheter beslutter å investere mer i grensekryssende jernbaner som Ofotbanen og Meråkerbanen.

EU ønsker utbygging av såkalt dual-use infrastruktur. Dette er sentralt i EUs «Action plan on military mobility», hvor ett av hovedmålene er å legge til rette for «swift, efficient and unimpeded movement of potentially large-scale forces». Viktigheten av harmoniserte regler og krav, effektiv og robust omlasting mellom transportformer, og gode koblinger mellom bane, vei og havn presiseres (High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security Policy, 2022, s. 2–3). For Norge vil dette kunne være en driver for å øke hastigheten på investeringer og utbygging på norsk side på av grensen ved at man tar inn over seg dual-use tankegangen.

Et eksempel som er svært relevant i scenarioet er i forbindelse med TEN-T, hvor jernbanestrekningen mellom Narvik, Boden (Sverige) og Tornio (Finland), også kjent som Arctic Rail, er med som en del av kjernenettverket «Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor». Oslo og Narvik er også beskrevet som viktige havner i det samme nettverket. (Berg, 2023, s. 6) (Bane NOR, u.å.; Berg, 2023, s. 6; Narvik Havn KF, 2023a). TEN-T representerer på mange måter kjernen i EUs fire friheter da nettverket legger til rette for flere av disse (Trondal, 2023). Et annet eksempel er «Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics (NDPTL). Dette er et partnerskap som ble opprettet i 2009 av EUs Nordlige dimensjon, hvor Norge er eneste partnerland utenfor EU. Formålet med partnerskapet er blant annet økt koordinering og raskere utbygging av infrastruktur og gjøre transport over landegrensene enklere (Narvik Havn KF, 2023a; NDPTL, 2023).

«Det er i Norges interesse å være en del av et fremtidig utvidet forsvarssamarbeid i EU, for å dra fordeler av eventuell standardisering og lavere stykkpris fra masseproduksjon» (NOU 2023: 14, s. 270). Norge deltar i dag i flere Europeiske forsvarssamarbeid med forskjellige funksjoner: European Defence Agency (EDA), jobber for å fremme forsvarssamarbeid i unionen; European Defence Fund (EDF), jobber for å koordinere og øke nasjonale investeringer i forsvarsforskning, og øke interoperabilitet; Permanent Structured Cooperation (PESCO), hvor Norge kan få delta i enkeltprosjekter (NOU 2023: 14, s. 270). Et relevant eksempel er prosjektet «Military Mobility», hvor man jobber for standardisering og prosedyrer for militær transport (PESCO, u.å.).

Nordisk samarbeid

Det nordiske samarbeidet har dype røtter og dekker stort sett alle samfunnsområder (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, 2018). Dette gjelder både for sivil- og militært samarbeid.

Det er ingen tvil om at Finland og Sverige som NATO-medlemmer vil påvirke samarbeidet mellom de tre nasjonene innen sikkerhet og beredskap. Likevel fremstår det som en trend at man ønsker å ta vare på de samarbeidene og avtalene som eksisterer, for å bruke dette parallelt med samarbeid gjennom NATO. Ikke for å konkurrere, men for å komplettere. En av grunnene til dette kan være at selv om de to landene nå er/ blir medlemmer av NATO og har vært nært knyttet til organisasjonen i mange år, vil det ta tid før de er fullt integrert. Et eksempel på et slikt samarbeid som fortsetter er NORDEFECO.

NORDEFECO består av Danmark, Finland, Island, Norge og Sverige. Det overordnede formålet med NORDEFECO er å styrke deltakernes nasjonale forsvar, utforske felles synergier og legge til rette for effektive fellesløsninger. Det presiseres at NORDEFECO-strukturen er en samarbeidsstruktur og ikke en militær kommando-struktur. Den innebærer samarbeid både på politisk nivå og militærstrategisk nivå (NORDEFECO, u.å.) NORDEFECOS «Memorandum of understanding» fra 2009 danner rammen for organisasjonen og det nordiske forsvarssamarbeidet (NORDEFECO, 2009). Det understrekes spesielt at deltakernes forpliktelser overfor henholdsvis EU og/ eller NATO anerkjennes, og at NORDEFECO ikke skal gå på akkord med andre forpliktelser. Dokumentet «Nordic Defence Cooperation Vision 2025» beskriver samarbeidets arbeid og mål for 2025. For transport og forsyningssikkerhet fokuseres det på å redusere restriksjoner på transport og lagring av militære enheter og utstyr, samt å etablere samarbeid om logistikk der det er mulig og ønskelig for å understøtte nasjonale behov i kriser og konflikter. Det beskrives også at man ønsker et økt samarbeid om totalforsvar, militær sikkerhet og sivil-militært samarbeid (Nordic Defence Cooperation, 2018, s. 2).

I 2015 inngikk Norge, Sverige, Finland og Danmark en traktat som regulerte hovedprinsippene for det nordiske forsvarsmateriellsamarbeidet. Denne ble ytterligere konkretisert mellom Norge, Sverige og Finland med «Anneks mellom Finland, Norge og Sverige om forsyningsikkerhet til Avtale mellom Danmark, Finland, Norge og Sverige om samarbeid på forsvarsmateriellområdet». Annekset står som et rammeverk som beskriver prinsippene og retningslinjene for hvordan nasjonene kan bistå hverandre i å utvikle-, støtte- og styrke den enkelte nasjons forsyningsikkerhet. Herunder logistikk og transport i fred, krise krig (NAMMO, 2019).

Haga-samarbeidet er et Nordisk samarbeid som omhandler samfunnssikkerhet og beredskap. Det jobber for koordinert arbeid innen forebygging, håndtering av- og gjenoppretting etter alvorlige hendelser, samt å fjerne hindringer for grenseoverskridende samarbeid på alle nivå. Gjennom Haga-samarbeidet samordnes det blant annet for felles bidrag til NATO og EU (Meld. St.27 (2020 –2021), s. 42). Det er også vedtatt utviklingsmål for 2022–2024, hvor man blant annet skal styrke sivil beredskap i lys av erfaringene fra pandemien m.m., og tilrettelegge for å sikre effektiv HNS (Meld. St.16 (2022-2023), s. 12).

Selv om arenaene for samarbeid er mange og har pågått over lang tid, er ikke det ensbetydende med at de oppnår ønsket grad av effekt. Forsvarskommisjonen av 2021 setter ord på det på denne måten:

Det er et paradoks at de nordiske landene ikke har kommet lenger etter så mange år med formalisert sikkerhets- og forsvarssamarbeid. Det skyldes ikke bare ulik alliansetilknytning, men også manglende vilje til å oppgi noe av den nasjonale handlefriheten. For å lykkes med å forsterke det nordiske forsvarssamarbeidet, vil det være viktig med politisk vilje, initiativ og evne til nytenking. (NOU 2023: 14, s. 268)

Saxi beskriver blant annet flere militære samarbeidsprosjekter som har vært mislykkede, «the Nordic countries had tried and failed to acquire jointly a number of important equipment systems, including helicopters, submarines, combat aircraft, artillery and trucks» (Saxi, 2019, s. 669).

Norge

Norges krav til seg selv i denne sammenhengen er mange. Felles for de fleste kravene er at de baserer seg på de forpliktelsene man inngår gjennom organisasjonene eller samarbeidene som er beskrevet over, eller gjennom reguleringer i eget lovverk.

Det er flere norske lover og forskrifter som regulerer aspekter som er relevante i denne studien. Noen av disse er laget spesielt for å sikre drift i ekstraordinære situasjoner, krise og krig, mens andre har bestemmelser om beredskap som en del av den opprinnelige lovteksten.

Overordnet er JD gitt «Ansvaret for samfunnssikkerhet i sivil sektor på nasjonalt nivå» (Statsministerens kontor, 2017).

Samfunnssikkerhetsinstruksen beskriver «kravene til departementenes arbeid med samfunnssikkerhet. Formålet er å styrke samfunnets evne til å forebygge kriser og til å håndtere alvorlige hendelser gjennom et helhetlig og koordinert arbeid med samfunnssikkerhet» (Samfunnssikkerhetsinstruksen, 2017, del I). Instruksen omhandler «arbeidet med samfunnssikkerhet i sivil sektor innenfor hele krisespekteret, herunder støtte og samarbeid innen Totalforsvaret» (Samfunnssikkerhetsinstruksen, 2017, del II). Instruksen er grunnleggende for at Norge skal kunne støtte Finland i scenarioet, da den beskriver oppbygningen av den sentrale krisehåndteringen, samt hvordan det enkelte departement skal jobbe med forebygging, beredskap og krisehåndtering innen samfunnssikkerhet i egen sektor. FD er unntatt flere av kravene, men skal bidra «så langt det passer og ikke annet er fastsatt» (Samfunnssikkerhetsinstruksen, 2017, del II).

For at Norge skal være i stand til å støtte Finland i scenarioet er det avgjørende at de to utpekte havnene fungerer optimalt. I den anledning vil lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven) være svært relevant. Spesielt skal man merke seg siste del av lovens § 1. Formål: «Loven skal fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann, samtidig som det skal tas hensyn til et konkurransedyktig næringsliv. Loven skal ivareta nasjonale forsvars- og beredskapsinteresser» (havne- og farvannsloven, 2019, paragr. 1). Generelt gir loven adgang til at departementet (Nærings- og fiskeridepartementet) kan prioritere aktivitet eller tiltak som legger til rette for beredskap. Lovens § 31, Beredskap i havner og havneanlegg, sier:

Eiere og operatører av havner og havneanlegg skal bistå Forsvaret ved kriser og krig [og at] [...] Eiere og operatører av havner og havneanlegg som er av særlig forsvarsmessig betydning, skal gjøre forberedende tiltak, utarbeide beredskapsplaner for kriser og krig og øve på å gjennomføre planene. Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om slike forberedende tiltak, beredskapsplaner og øvelser [og at] Departementet kan ved enkeltvedtak eller i forskrift bestemme hvilke havner og havneanlegg som er av særlig forsvarsmessig betydning. (havne- og farvannsloven, 2019, paragr. 31)

Dette forteller at man i scenarioet kan benytte denne loven til å sikre driften av de utpekte havnene ved å peke eiere og operatører og kreve bistand. Samtidig er det en usikkerhet knyttet til at det er

Forsvaret som defineres som den støttede enheten i loven, og om det kan bestrides hvis det er JD og Totalforsvaret som viser til loven i en krise som scenarioet beskriver.

Det er nemlig tilfelle i utkast til forskrift om havners beredskap og støtte til Forsvaret ved kriser og i krig (havneberedskapsforskriften) som hadde høringsfrist høsten 2023 (Kystverket, 2023). Forskriften fremstår som svært relevant ifm. de to utpekte havnene, og det presiseres at «råderetten over disse havnene overføres til Statsforvalteren når spesifikke tiltak i Sivilt beredskapssystem (SBS) er besluttet iverksatt» (Nærings- og fiskeridepartementet, 2023a, s. 5). Men, hvis man studerer merknadene i høringsnotatet ser man at «forskriften fastsettes med hjemmel både i havne- og farvannsloven § 2 sjette ledd og § 31 andre og tredje ledd, og beredskapsloven § 18 jf. § 15» . § 15 i beredskapsloven forutsetter at terskelvilkåret «når riket er i krig eller krig truer eller rikets selvstendighet eller sikkerhet er i fare» (Beredskapsloven, 1950, paragr. 15) er oppfylt. «Det er ikke et krav om at krig eller væpnet konflikt har brutt ut, men det må være fare for det, f.eks. ved at en alvorlig sikkerhetspolitisk situasjon har oppstått som truer Norges selvstendighet eller sikkerhet» (Nærings- og fiskeridepartementet, 2023a, s. 3).

Dette kan med andre ord bety at så lenge det som er årsaken til scenarioet ikke er en «alvorlig sikkerhetspolitisk situasjon» vil ikke denne Forskriften gjelde.

Den samme problemstillingen gjelder ikke forskrift om nasjonal beredskap på jernbane, hvis hensikt er å: «sikre at jernbanevirksomheter har beredskap for å kunne bidra med jernbanetjenester i ekstraordinære situasjoner, krise og krig» (Forskrift om nasjonal beredskap på jernbane, 2022, paragr. 1). I forskriftens § 3 stilles det visse minimumskrav til jernbanevirksomhetens kompetanse, øvingsnivå, materiell, oversikt over aktører og ressurser man er avhengig av, samt et beredskapsplanverk som er samordnet med andre relevante aktører og offentlige myndigheter. Forskriften pålegger i § 4 virksomhetene å øve regelmessig (Forskrift om nasjonal beredskap på jernbane, 2022). For scenarioet forventes det ikke at denne forskriften vil komme til særlig anvendelse. Likevel kan den være viktig, hvis man for eksempel skal omgå pålagt, planlagt vedlikehold på jernbanevogner eller skinnegang for å sikre at strømmen av forsyninger går som planlagt.

Nasjonalt beredskapssystem har tidligere vært nevnt i forbindelse med NATO Crisis Response System. Det norske systemet er bygget opp etter samme struktur, men er tilpasset norske forhold og behov (NOU 2023: 14, s. 66). Tiltakene i systemene er sikkerhetsgradert, som betyr at det man ikke kan gå i dybden på dem i denne sammenhengen. Totalberedskapskommisjonen beskriver NBS på denne måten:

SBS og BFF består av prosedyrebeskrivelser, handlinger og tiltak som kan iverksettes på ulike statlige myndighetsnivåer. Et av hovedformålene er strategisk styring av krisehåndteringen.

Tiltakene kan nyttes situasjonsavhengig for å oppnå en tilpasset opptrapping av beredskapen. Virkeområdet for systemet er sektorovergrepene kriser i fredstid forårsaket av alvorlige tilsiktede hendelser eller trusler om slike, og kriser med sikkerhetspolitisk dimensjon og væpnet konflikt eller trusler om slike. (NOU 2023: 17, s. 159)

NBS er et viktig verktøy for myndighetene, men bare hvis det virker etter intensjonen. Derfor vil det være å trene og øve systemet slik at beslutningstakere på alle nivåer får erfaring i hvordan det virker og hvilke effekter det kan skape. Totalberedskapskommisjonen observerer gjennom sitt arbeid at det er «behov for å øve NBS mer spesifikt og på alle myndighetsnivåer, for blant annet å teste ut beslutningsprosedyrer fra Nato-beslutninger til departementsnivå og videre ut til iverksetting på kommunalt- og aktørnivå» (NOU 2023: 17, s. 159).

Totalberedskapskommisjonen og deres rapport er i utgangspunktet ikke noe som er bindende for staten, men skal vurdere og gi råd om «hvordan de samlede beredskapsressursene kan benyttes best mulig» (NOU 2023: 17, s. 17). Likevel er de gitt et mandat av en grunn. Det vil derfor være nyttig å se hva kommisjonen anbefaler av tiltak som er relevante for Norges rolle i scenarioet. Det beskrives blant annet et behov for langsiktig planlegging av beredskapen i Norge. Det begrunnes med at en «økende gjensidig avhengighet mellom sektorer, fører til økt behov for koordinering i videreutviklingen av beredskapen» (NOU 2023: 17, s. 98). Kommisjonen mener at et virkemiddel for å bøte på dette er å utvikle en nasjonal sikkerhets- og beredskapsstrategi. Denne kan «være regjeringens overordnede strategi som gir føringer for alle andre sikkerhets- og beredskapsrelaterte strategier, proposisjoner og meldinger» (NOU 2023: 17, s. 98). Kommisjonen anbefaler også at det «etableres en langtidsplan for sivil beredskap. Dette vil være et sentralt virkemiddel for å understøtte en mer langsiktig og helhetlig styring, prioritering, planlegging og utvikling av sentrale beredskapsressurser på sivil side» (NOU 2023: 17, s. 98). Dette er to overordnede anbefalinger som fremstår svært nyttige for å bedre være i stand til å håndtere kriser som scenarioet beskriver. Situasjoner som ikke baserer seg på sikkerhetspolitiske kriser og som heller ikke truer norsk samfunnsikkerhet eller statssikkerhet fremstår i dag som dårlig beskrevet. Dette vil kunne skape usikkerhet og redusere hurtighet på viktige tiltak i en innledende fase av en krise.

4.2.2 Delkonklusjon

Grunnlaget for hvordan Norge jobber med forsyningsikkerhet i Norden fremstår som godt forankret gjennom en hel krav, avtaler og lovverk. Norge deltar i flere arenaer, organisasjoner og samarbeid som er relevante for forsyningsikkerhet i Norden. Likevel fremstår det som om veldig mye omhandler og omtaler de samme områdene, uten at det er veldig klart hva som er resultatet av avtaler og forpliktelser.

Nasjonalt lovverk later til å omfatte vesentlige deler av det som må ligge til grunn for at Norge skal kunne bidra til Finlands forsyningssikkerhet i scenarioet. I funnene fremstår det likevel som om scenarioet i casen ikke oppfyller alle krav til at man fullt ut kan benytte seg av beredskapslovgivningen. Dette kan få følger for den praktiske utførelsen hvis noen ikke ønsker å bidra.

Nasjonalt beredskapssystem er viktig for å sikre strategisk styring av krisehåndteringen, men må i likhet med andre strukturer og systemer trenes og øves, slik at man på alle nivåer er fortrolig med prosedyrer og den enkeltes myndighet.

Behovene for oversikt og langsiktighet presiseres av Totalberedskapskommisjonen. De anbefaler å utvikle en nasjonal sikkerhets- og beredskapsstrategi, samt å etablere en langtidsplan for sivil beredskap. Dette er to tiltak som helt klart vil bidra til bedre kontroll og styring av ressurser innen samfunnssikkerheten.

Med utgangspunkt i funnene i denne delen av studien fremstår det som om det er mulig å håndtere Finlands behov i scenarioet. Selv om det er identifisert muligheter for forbedringer, gir krav, avtaler og lovverk et godt juridisk og politisk grunnlag for den praktiske gjennomføringen av forsyningssikkerhet i Norden i dette scenarioet.

4.3 Forsknings spørsmål 2

Dette underkapittelet knyttes til det andre forsknings spørsmålet, «Hvilken rolle vil Totalforsvaret få, og hva kan Forsvaret bidra med i et slikt scenario?». Kapittelet er fire deler, der første del tar for seg totalforsvaret. Del to diskuterer Forsvarets rolle i totalforsvaret. Del tre ser på risiko og trusselaktører i scenarioet. Del fire oppsummerer underkapittelet og gir en konklusjon på forsknings spørsmålet. Kapittelet preges av erfaringer etter TRJE18. Dette er fordi øvelsen fremstår som det som er nærmest en «generalprøve» for å vurdere hvordan det norske Totalforsvaret med Forsvaret i spissen, gjennomførte en logistikkoperasjon som i størrelsesorden kan være sammenlignbar med logistikkoperasjonen i scenarioet i denne studien.

4.3.1 Totalforsvarets rolle i scenarioet

«Totalforsvaret skal sikre best mulig utnyttelse av samfunnets begrensede ressurser når det gjelder forebygging, beredskapsplanlegging, krisehåndtering og konsekvenshåndtering i hele krisespekteret» (Prop. 14S (2020-2021), s. 70).

Scenarioet forteller om en krise i fredstid, med utgangspunkt i at finske myndigheter ber Norge om bistand til å fremføre forsyninger via norske havner som til slutt skal ende opp i Finland. Oppgavene som skal løses vil da naturlig tilfalle Totalforsvaret. Det er likevel ikke så enkelt at man dermed bare kan delegere oppgaven fra myndighetene ned til én enkelt entitet som løser oppdraget. Dette vil på mange måter være en dugnad hvor de som har de beste forutsetningene for å løse de konkrete oppgavene blir tildelt disse. Det vil være JD som er lederdepartement i dette scenarioet, da «JD er fast lederdepartement i kriser dersom ikke annet er bestemt» (Endregard & Elstad, 2021, s. 25). JD må følgelig spille på de andre departementenes ressurser for å håndtere situasjonen. Først og fremst må behovene kartlegges, og man må se på hvilke verktøy man har til rådighet. Dette vil kreve en omfattende planprosess på mange nivåer. JD vil henvende seg til alle relevante departement slik at adekvate beredskapstiltak iverksettes. FD vil være sentral for å involvere Forsvaret og sikre «gjensidig støtte og samarbeid mellom Forsvaret og det sivile samfunn» i henhold til totalforsvarskonseptet (Forsvaret, 2019, s. 59). JD vil også peke på DSB som vil ha en koordinerende rolle i krisehåndteringen for den sivile delen av totalforsvaret (Forsvarets forskningsinstitutt, 2022), blant annet ved å «[legge] til rette for informasjonsdeling på direktorats-/ etatsnivå» (Meld.St.5 (2020-2021), s. 63).

I den innledende fasen vil det være naturlig å iverksette tiltak gjennom NBS og spesielt SBS. Dette vil kunne skape momentum i en innledende fase hvor man har lite informasjon tilgjengelig. Ikke alle tiltak krever at noe fysisk skal skje. Et tenkt eksempel kan være at Samferdselsdepartementet (SD) gir underliggende virksomheter i oppgave å gjennomgå beredskapsplaner, skaffe oversikt over

personelltilgjengelighet og kartlegge ledige togsett eller godsvogner som kan være i beredskap i Trondheim eller Narvik for å øke kapasiteten der behovene oppstår.

Norske sivile myndigheters fokus på- og modenhet innen beredskapsarbeid er nok varierende, men det fremstår som om Samferdselsdepartementet (SD) har forstått noe av sin rolle:

Transport er en viktig innsatsfaktor for en rekke sektorer og samfunnskritiske tjenester. Transportberedskap er derfor en viktig del av den nasjonale beredskapen og totalforsvaret. Samferdselsdepartementets overordnede ansvar for en nasjonal sivil transportberedskap ivaretas gjennom tilrettelegging i infrastruktur og regelverk, slik at transport kan foregå på en effektiv måte også i krisesituasjoner. (Meld. St. 20 (2020–2021), s. 131).

Hvor fort man klarer å sikre kapasitetsøkningen i havnene og i jernbaneinfrastrukturen starter med erkjennelsen av hvilket ansvar man sitter på og om den har ført til at man faktisk er i stand til å gjøre det man sier man skal.

Den overordnede dialogen med finske myndigheter kan man anta vil håndteres av Utenriksdepartementet. Samtidig kan det være naturlig at respektive departement og etater går i inngrep med sin finske motpart for å kartlegge behov. Internt i Norge vil det være diskusjoner om hvilke ressurser man besitter som kan være relevante. Ett tiltak kan være å kartlegge og anskaffe kost, losji og andre nødvendigheter til mannskap som skal inn og støtte logistikkoperasjonen.

Mye av dette har man fått erfaring med etter TRJE18, både på militær- og sivil side. For Norge skiller TRJE18 seg klart ut som en av svært få hendelser eller situasjoner som har krevd en mobilisering av Totalforsvaret som i størrelsesorden kan sammenlignes med logistikkoperasjonen scenarioet i studien legger opp til. Dette fordi det er den største NATO-øvelsen på norsk jord siden den kalde krigen (Birkemo et al., 2019, s. 9). Og like viktig, «den største totalforsvarsøvelsen i Norge på like lenge» (Gade & Hilde, 2022, s. 151). Øvelsens omfang medfører automatisk en rekke utfordringer knyttet til ressurser, logistikk og infrastruktur, uavhengig av hva som var den sikkerhetspolitiske situasjonen eller formålet med øvelsen.

For Norge «var det en sentral målsetting å trene mottak av allierte forsterkninger i stor skala, teste vertslandsstøttekonseptet, nasjonalt planverk, og totalforsvaret. Mer enn 50 sivile norske etater deltok» (Justis- og beredskapsdepartementet, 2020, s. 60). Gjennomføringen av øvelsen gav Totalforsvaret en unik mulighet til å teste etablert planverk og utvikle dette. Men aller viktigst, erfaringene ved å gjøre det i praksis. Man fikk i stor grad et realistisk bilde på hvor stort omfang av personell og spesielt materiell logistikksystemet faktisk må forberede seg på å håndtere i en slik situasjon.

Likevel kan det hevdes at graden av realisme mht. planutvikling og forberedelser var lav ved at man kunne starte dette arbeidet flere år i forveien, og ikke som en konsekvens av en akutt hendelse. Samtidig vil man kunne anta at hvis et alliert mottak skulle foregå i forbindelse med en artikkel 5 situasjon på norsk jord, ville Forsvarets ressurser raskt bindes opp andre steder enn bare i mottaksområdene, grunnet f.eks. angrep fra en motstander (Gade & Hilde, 2022, s. 161). Dette vil kunne medføre at flere oppgaver Forsvaret løste med egne ressurser under TRJE18, istedenfor vil måtte håndteres av andre deler av Totalforsvaret. Disse aspektene er med på å underbygge relevansen av erfaringene fra TRJE18.

På tross av at TRJE18 på mange områder var en suksess, peker evalueringsrapporter på flere områder hvor det er rom for forbedring og som kan bidra til å videreutvikle Totalforsvaret. Eksempler er:

Etablering av felles situasjonsforståelse mellom sivile og militære totalforsvarsaktører, vurdering av behovet for etablering av et totalforsvarsråd, videreutvikling av vertslandstøttekonseptet, et tettere og mer koordinert sivilt-militært samvirke om øvelser, videreutvikle evne til deling av gradert informasjon, styrke totalforsvaret på lokalt og regionalt nivå, styrke privat-offentlig samarbeid i rammen av totalforsvaret, samt styrke samordning av sivile og militære planprosesser. (Meld.St.5 (2020-2021), s. 62)

FFIs erfaringsrapport etter TRJE18 utpeker seg som relevant for å sette erfaringer fra øvelsen i system. Momenter fra denne finner man igjen som anbefalinger fra både Totalberedskapskommisjonen og Forsvarskommisjonen av 2021 (NOU 2023: 14, s. 64; NOU 2023: 17, s. 383). Selv om rapporten tar for seg «den nye innretningen til Forsvarets logistikksystem» (Birkemo et al., 2019, s. 7), er dette relevant fordi det blant annet innebærer en økt bruk av sivile samarbeidspartnere (Birkemo et al., 2019, s. 3). Man kan argumentere for at den direkte overføringsverdien ikke er til stede. Da med en begrunnelse i at man under øvelsen fokuserte på HNS, med alt det innebærer, fremfor «bare» forsyninger som i scenarioet (Birkemo et al., 2019, s. 3). TRJE18 vil være relevant som et grunnlag for å analysere Totalforsvarets- og Forsvarets rolle i scenarioet, fordi «Forsvarets logistikksystem er en avgjørende faktor for vår evne til å ta imot allierte forsterkninger» (Birkemo et al., 2019, s. 9). Dette vil derfor også være gjeldende i scenarioet hvor Forsvaret er en støttende del av Totalforsvaret og ikke i mottakende ende.

Med utgangspunkt i Totalforsvarets historiske utviklingen siden den kalde krigen, kan man si at TRJE18 har «vært en katalysator for økt samhandling i totalforsvaret og vitalisert hele totalforsvarsarbeidet» (Meld.St.5 (2020-2021), s. 62). Erfaringene vil være svært relevant for å følge opp utviklingen av det norske Totalforsvaret, men også for å utvikle totalforsvarssamarbeidet på tvers av landene i Norden. For scenarioet vil det være viktig for å fjerne unødvendige flaskehals og

byråkratiske hinder for effektiv oppdragsløsning, Da det i scenarioet vil være mye som må koordineres på tvers av landegrensene.

Totalforsvarssamarbeidet i Norden har i 2024 gjennom øvelse Nordic Response, en god mulighet til å kunne arbeide med å «tilpasse planer og ansvarsfordeling for understøttelse i Norden», såfremt dette er kommunisert og prioritert tidnok til at øvelsesplanleggingen har tatt høyde for dette.

4.3.2 Forsvarets rolle i totalforsvaret

Forsvaret er hovedsakelig innrettet for den øvre delen av konfliktspekteret. Forsvarets bistand til det sivile samfunn vil, med noen få unntak, være basert på militære kapabiliteter som er dimensjonert for militære formål. I fredstid vil det si at Forsvaret kan tilby et bredt spekter av ressurser til sivil krisehåndtering. (Forsvaret, 2023)

Til forskjell fra en situasjon der Forsvaret skal ivareta egen- eller alliertes statssikkerhet, vil Forsvaret i dette scenarioet være den støttende del av Totalforsvaret.

Forsvarssjefen beskriver Forsvaret som en «beredskapsorganisasjon» (Nybakken, 2021). Dette medfører blant annet at man hele tiden skal vite hvilke oppgaver og roller man har i den avdelingen eller enheten man tilhører i fred, krise eller krig. «Alle Forsvarets tilgjengelige ressurser kan i prinsippet bistå i sivil krisehåndtering, avhengig av den faktiske situasjonen, sivile myndigheters behov og om det er forenlig med ivaretagelse av Forsvarets primære oppgaver» (Prop. 14S (2020-2021), s. 81).

Det er de siste årene flere eksempler på at Forsvaret har støttet sivile myndigheter med ressurser i situasjoner hvor deres ressurser var utilstrekkelige. Ett eksempel er Kvikkleireskredet i Gjerdrum nyttårshelgen 2020, hvor forsvaret blant annet bidro med personell til søk og redning. Et annet eksempel er støtten Forsvaret gav til Politiet og helsemyndighetene under COVID-19 pandemien (Prop. 14S (2020-2021), s. 81). Der stilte Forsvaret med personell fra Heimevernet (HV) som støttet skjerpet grensekontroll på grensen mellom Norge og Sverige og på enkelte flyplasser. Forsvarets Sanitet støttet flere kommuner med vaksinasjonsteam som til sammen satte i overkant av 63000 vaksinedoser (Forsvaret, 2022).

Det har heldigvis ikke, med bakgrunn i krise eller krig på norsk jord, vært behov fra Forsvarets side å be om støtte fra resten av totalforsvaret i samme grad som Forsvaret har ytt bistand motsatt vei. Likevel er det de siste årene ett eksempel som skiller seg ut. Nemlig gjennomføringen av TRJE18. I forkant av-, underveis og i etterkant av øvelsen ble til dels store ressurser fra totalforsvaret mobilisert for å understøtte den enorme logistikkoperasjonen det er å gjennomføre HNS i den størrelsesorden.

FFIs erfaringsrapport etter øvelsen konkluderer med at:

Øvelsen viste at Forsvaret kan gjennomføre omfattende vertslandstøtteoperasjoner på en svært god måte. Sentral styring av logistikken med en militær ledelse gjør det mulig å oppnå en helhetlig forståelse for ressursbehovet og de tilgjengelige kapasitetene. (Birkemo et al., 2019, s. 3)

Selv om TRJE18 var en øvelse som var svært godt forberedt, vil man kunne benytte seg av disse erfaringene for å løse logistikkoperasjonen i scenarioet. Enten for å unngå å gjøre de samme feilene som, eller for å videreføre det som fungerte godt.

Erfaringene fra TRJE18 tilsier at det kan være lurt å gi oppgaven med å lede logistikkoperasjonen til Forsvaret. I en slik støtte til Totalforsvaret vil Forsvarets kjernekompetanse og primæroppgaver være sentralt for å vurdere hvordan de best mulig kan bidra. I FFOD beskrives det at «Forsvaret er dimensjonert for å løse Forsvarets primæroppgaver, og det etableres ikke nye egne kapasiteter eller strukturer for å yte bistand til sivile myndigheter, men det er besluttet at innretningen og dimensjoneringen av Forsvarets kapasiteter skal ta støtte til det sivile samfunn med i vurderingen» (Forsvaret, 2019, s. 60). Dette er naturlig, da Forsvarets primæroppgaver er å hevde «Norges suverenitet og forsvare landet mot ytre angrep» (Prop. 73 S (2011–2012), s. 53). En av forutsetningene for å løse primæroppgavene er logistikk og logistikkplanlegging. Listou beskriver det på denne måten:

Militære organisasjoner er produksjonssystemer der innsatsfaktorer som produksjonsutstyr, personell, forsyninger og tjenester omformes til operativ evne. Målet for logistikkplanlegging i sin reneste form er å designe, styre og kontrollere organisatoriske strukturer og systemer for å optimalisere flyt av ressurser inn til og ut av slike produksjonssystemer, slik at momentum og initiativ kan opprettholdes i møte med fienden. (Listou, 2021, s. 2)

For å håndtere støtten til Finland i scenarioet vil det for Forsvaret sannsynligvis være planleggingsteam og ledelselementer innen logistikk som trekkes inn i operasjonen på et tidlig tidspunkt. Ikke bare med bakgrunn i kompetanse, men også fordi scenarioet ikke binder Forsvaret til å beskytte stats sikkerheten. Derfor vil store deler av Forsvarets organisasjon være «tilgjengelig» for bruk, spesielt i en innledende fase hvor man må etablere en struktur på kort varsel. Terskelen for å bruke Forsvarets ressurser til å gjøre andre ting enn det som er Forsvarets primæroppgaver skal i fredstid være høy. Men i et scenario som dette, er det rimelig å anta at alle ressurser i totalforsvaret mobiliseres, herunder Forsvaret.

Forsvarets personell vil jobbe parallelt på flere nivåer sammen med sivile avdelinger som DSB. De vil for sine fagfelt ta utgangspunkt i hvilket oppdrag som er gitt, hvilke ressurser man har til rådighet og hvordan man ser for seg å løse oppdraget med de ressursene man har. Det vil være fornuftig å

benytte alle ressurser til å løse oppgaver som ligner mest mulig på deres primæroppgaver. Etter hvert som de nye forsyningsrutene begynner å gå vil det neste steget være å øke hastigheten på omlasting i havnene og øke antall togavganger. Dette vil kreve flere skift i alle ledd med personell med riktig kompetanse for å løse hver enkelt arbeidsoppgave. Hvis kompetansen ikke finnes i egen organisasjon, må man finne den andre steder.

Forsvaret har de senere år inngått flere større, kommersielle avtaler med strategisk viktige aktører for å sikre understøttelse av Forsvarets virksomhet i fred, krise og krig. Slike strategiske avtaler har den fordel at Forsvaret og den sivile aktøren allerede i fredstid har et løpende og daglig samarbeid. (NOU 2023: 14, s. 237) Avtalene skal sikre kontinuitet og omhandler blant annet om ammunisjon, vedlikehold, logistikk og militære IKT-systemer (NOU 2023: 14, s. 245). De strategiske avtalene omtales som en suksess under TRJE18:

I Forsvarets nye logistikksystem er potensielt tilgjengelig kapasitet betraktelig større enn tidligere. Under TRJE18 har strategiske partnere vist evne til å skaffe til veie nødvendige ressurser etter behov. Det er tydelig at de strategiske avtalene med sivile logistikselskaper både gir Forsvaret tilgang på nødvendige logistikkapasiteter det selv ikke har, og at dette også utgjør en skalerbar og fleksibel kapasitet. Bruk av strategiske partnere bidrar dermed til økt utholdenhet. (Birkemo et al., 2019, s. 29)

Forsvarskommisjonen av 2021 anbefaler en grundig gjennomgang av hele systemet med strategiske avtaler og partnerskap (NOU 2023: 14, s. 239). Her må utgangspunktet og den dimensjonerende faktoren være å sikre Forsvarets operative evne, med utgangspunkt i krigens krav. Til dette hører også en prinsipiell og løpende vurdering knyttet til avhengighet av leveranser fra utenlandske selskaper (NOU 2023: 14, s. 239). At man har et fokus på utenlandske vs. norske selskaper kan være svært viktig.

4.3.3 Risiko og trusselaktører

Selv om det i scenarioet ikke er en definert trussel utenfra vil det være naturlig å si noe om trusler og sikkerhetsaspektet i scenarioet. Dette vil gjøres gjennom å vurdere hva de tre EOS-byråene NSM, E-Tj og PST beskriver i sine årlige rapporter som kan ha relevans for scenarioet (Etterretningstjenesten, 2023; Nasjonal sikkerhetsmyndighet, 2023; Politiets sikkerhetstjeneste, 2023).

«Sikkerheten vår blir ikke bedre enn det svakeste leddet i leverandørkjeden» (Nasjonal sikkerhetsmyndighet, 2023, s. 9).

I scenarioet er det naturlig å tenke seg at det kan være aktører som er interessert i å utnytte de sårbarhetene som har oppstått. Sannsynligvis vil dette basere seg på «ordinær» økonomisk vinning

eller som en del av det sikkerhetspolitiske spillet regionalt eller globalt. Sikkerhetsaspektet vil være relevant, selv om det i denne studien ikke vil sees i sammenheng med Forsvaret og den norske statssikkerheten, men heller mot samfunnssikkerheten. Det vil være sentralt i dette scenarioet å sørge for at samfunnssikkerheten opprettholdes, slik at forsyningsoperasjonen kan gå sin gang.

De tre offentlige trussel- og risikovurderingene utgis første kvartal hvert år. Disse gjelder for inneværende år og utgis av NSM, ETJ og PST.

I NSMs rapport «Risiko 2023» er det spesielt to forhold som er viktige i dette scenarioet hvor totalforsvarskonseptet benyttes. For det første sier rapporten at store selskaper og anlegg kan være godt sikret, og at det derfor er mer sannsynlig at trusselaktører vil kunne utnytte dårlig sikrede underleverandører for å få tilgang til sine egentlige mål (Nasjonal sikkerhetsmyndighet, 2023, s. 9). Dette er relevant fordi alle aktører i Totalforsvaret kjøper varer og tjenester for å kunne løse sine oppdrag (NOU 2023: 14, s. 175). For det andre beskrives fremmede aktører som gjennom fordekte investeringer og oppkjøp i norske virksomheter og eiendom får tilgang på sensitiv informasjon (Nasjonal sikkerhetsmyndighet, 2023, s. 16) eller kontroll på deler av en forsyningskjede (Meld.St.5 (2020-2021), s. 26). Dette kan direkte eller indirekte påvirke den pågående forsyningsoperasjonen til Finland.

E-tjenestens rapport «Fokus 2023» forteller at NATO-utvidelsen gjør at Russland knytter Norge mer mot Østersjøregionen enn tidligere (Etterretningstjenesten, 2023, s. 32). Scenarioet i denne studie vil naturlig nok også få konsekvenser for Russland og deres havner i Østersjøen, blant annet St. Petersburg og Kaliningrad. Man kan da anta at Norsk støtte til Finland vil være av stor etterretningsmessig interesse for Russland.

Når man da vet at «private aktører i større grad tar seg av funksjoner som tidligere lå under det offentlige» (Bruvoll & Rongved, 2022, s. 18), kan dette gi lavere beredskap og induserte risiki når man skal ivareta både samfunns- og statssikkerheten. Enten ved at man ikke har beredskapslagre, fordi de private aktørene benytter seg av «just in time-logistikk» (Listou, 2019, s. 109), eller fordi enkelte utenlandske private aktører brukes av fremmede nasjonalstater med sikkerhetspolitiske baktanker. Et eksempel på dette kan være «Bergen Engines saken», hvor man holdt på å selge en bedrift som blant annet utførte vedlikehold på Forsvarets Marinefartøy til det som sies å være Russiske Oligarker (Winge, 2021, s. 73).

Dette bekreftes av PST som i sin rapport «Nasjonal trusselvurdering 2023», beskriver etterretningstrusselen fra Kina og spesielt Russland som stor. De skriver videre at det er lite sannsynlig at Russland vil gjennomføre sabotasjeaksjon (fysisk eller digitalt) på norsk territorium, men at det kan bli mer aktuelt dersom Russlands vilje til å eskalere konflikten med NATO og Vesten øker.

Terrortrusselen kommer fra ekstrem islamisme og høyreekstremisme. PST mener det er mulig at det at kan gjennomføres terroraksjoner i Norge i 2023 (Politiets sikkerhetstjeneste, 2023, s. 4–5). Man kan anta at terroraksjoner mot- eller i forbindelse med støtten til Finland ikke er noe som i stor grad provoserer ekstreme islamister eller høyreekstreme. Da vurderes det som mer sannsynlig at en sabotasjeaksjon rettet mot logistikkinfrastruktur mellom Norge og Finland er større, da slike hendelser kan være vanskelig å attribuere til konkrete aktører, spesielt i Cyberdomenet.

«Single point of failure» er et uttrykk som er relevant i dette scenarioet. Mye av jernbaneinfrastrukturen har ikke noen redundans. Spesielt gjelder dette enkle jernbanespor, jernbanebroer og tunneller. Man har flere eksempler på at Russland har jammet GPS-signaler i Norge. Dette behøver ikke være rettet mot militære enheter som under TRJE18, men «representerer også en trussel mot sivil luftfart så vel som helse- og polititjenester i fredstid» (Etterretningstjenesten, 2019, s. 26).

Det behøver likevel ikke å være sabotasje som ødelegger infrastrukturen. Uhell kan også føre til ødeleggelser som får store konsekvenser grunnet sårbarhet av mangel på redundans. Et eksempel er da en «gravemaskinfører i Gudbrandsdalen kuttet kablen mellom Sør-Norge og Midt-Norge, hvor radarbildet til flyvelederne gikk gjennom» (Larsen, 2023). Dette medførte at fly ble satt på bakken, og følgelig at transport av mennesker og varer ble forsinket.

Sannsynligheten for at slike hendelser som beskrevet skal oppstå beskrives som lav, men heller ikke usannsynlig. Det er også en kjensgjerning at hendelser oppstår, enten det er villedte handlinger eller uhell. Da bør man på forhånd ha bygget resiliens gjennom forebygging og beredskapsarbeid under planlegging og gjennomføring av støtte til Finland.

4.3.4 Delkonklusjon

Totalforsvaret vil få rollen som den utøvende parten i scenarioet. Ansvaret vil ligge hos JD som involverer andre departement og underavdelinger inkludert Forsvaret. Beredskapsmekanismer og - tiltak vil utløses på alle nivåer. Dialog med Finland vil opprettes for å sikre at man gir riktig oppdrag og mobiliserer ressursene som er best egnet til den enkelte oppgaven.

Erfaringer etter TRJE18 viser at Totalforsvaret er i stand til å løse store og komplekse oppgaver med de rammevilkårene man har. Spesielt trekkes viktigheten av de strategiske avtalene frem. Disse gjør at Forsvaret og resten av totalforsvaret kan bruke sine ressurser til å løse oppgaver som ligger tett opp til kjernekompetanse.

Likevel er det nødvendig å utvikle Totalforsvaret videre. Da må man benytte seg av de arenaene man har. Neste mulighet vil være *Nordic Response* i 2024. Her kan man videreutvikle det norske Totalforsvaret, men også styrke totalforsvarssamarbeidet i Norden.

Forsvaret vil kunne bidra med en beredskapsorganisasjon som er egnet til å støtte på alle nivåer med planlegging og utførelse av logistikk. Erfaringene Forsvaret har fra militære operasjoner, deriblant TRJE18, tilsier at det kan være naturlig at Forsvaret leder operasjonen med å etterforsyne Finland.

Selv om det er et fredstidsscenario, vil det være relevant å vurdere risiko og trusselaktører i scenarioet. Dette vil ikke skille seg mye fra dagens situasjon, men man kan anta at noen ønsker å utnytte situasjonen til økonomisk vinning, eller sikkerhetspolitisk gevinst.

4.4 Forskningsspørsmål 3

Dette underkapittelet knyttes til det tredje forskningsspørsmålet, «Hva gjør norske havner så viktige, og hva kan gjøres for å sikre at jernbaneinfrastrukturen fra de norske havnene frem til sine endestasjoner er tilfredsstillende?». Underkapittelet er todelt, der første del tar for seg de to Norske havnene som er utpekt i scenarioet og diskuterer utviklingspotensialet, samt muligheter og begrensninger for utviklingen av jernbaneinfrastrukturen frem til endestasjon i Finland. Del to oppsummerer underkapittelet og gir en konklusjon på forskningsspørsmålet.

4.4.1 Havner og jernbaneinfrastruktur

Studien har tidligere vært inne på dualiteten eller synergien mellom Norges rolle i scenarioet, og alliert mottak for eget land eller Sverige og Finland ved en artikkel 5 situasjon. Det vil være en fordel om man kan benytte seg av et tilnærmet likt planverk i krise som i væpnet konflikt eller krig. Noe som vil være i tråd med Forsvarssjefens vektlegging av at Forsvaret skal virke mest mulig likt i fred, krise og krig (Prop. 14S (2020-2021), s. 138).

Etter at Finland og Sverige leverte sine medlemssøknader til NATO, gikk Danmark, Norge, Sverige og Finland sammen om å se på hvordan man kan utnytte «den nordiske blokken» i NATO på best mulig måte. Arbeidet ble iverksatt med forutsetninger om at Sverige og Finland skulle bli fullverdige medlemmer av alliansen. For å kunne håndtere mottak av allierte styrker til Norge, Sverige og Finland er det identifisert fire havner som ligger på utsiden av Østersjøen som vil være hensiktsmessige å bruke for å unngå den risikoen det kan være å ta fartøy inn i Østersjøen. De fire er: Esbjerg havn på Danmarks atlantehavskyst, Gøteborg havn på den svenske vestkysten og de to norske havnene Trondheim og Narvik (Utenriksdepartementet, 2023); (Haugan & Johnsen, 2023). I det videre vil det fokuseres på de to norske havnene som er utpekt. Gøteborg og Esbjerg omtales ikke, da disse to havnene ikke vil ha noen relevans i det valgte scenarioet. Gøteborg vil forsyne Sverige, mens Esbjerg ikke vil være noe annet enn en transitt-havn for videre utskipning til andre havner, ettersom vei- og jernbaneforbindelsen mellom Danmark til Sverige er utilgjengelig.

Den finske rapporten “Baltic Sea Risk Scenario” (BSRS) beskriver havner med jernbaneforbindelser som svært viktige, og lanserer Narvik, Trondheim, Bergen og Oslo, samt Gøteborg i Sverige som de beste kandidatene (figur 1).

Hvis man korrelerer den finske rapportens utpekte havner med studiens scenario, samt havner utpekt av de Nordiske forsvarssjefene, sitter man igjen med Trondheim og Narvik som de to beste norske alternativene. Begge havnene har god tilgang til Atlanterhavet, ligger i nord og er isfrie.

Havnene

Trondheim Havn er et interkommunalt samarbeid mellom 13 eierkommuner med syv havnelokasjoner i og rundt Trondheimsfjorden i Trøndelag (Trondheim Havn, 2019, s. 3–4). Trondheim Havn er bevisst sin rolle i Totalforsvaret og samfunnssikkerheten og den strategiske betydningen av regionen. Dette er beskrevet og eksemplifisert i deres strategiplan for 2019-2013. Under sine samfunnsoppdrag og overordnede mål står det at: «Nasjonale forsvars- og beredskapsinteresser skal ivaretas» (Trondheim Havn, 2019, s. 5). Videre beskrives deres rolle innen sikkerhet og beredskap:

Trøndelag er blant Forsvarets strategisk viktigste regioner i Norge. Alliert samarbeid og støtte i krise eller krig har stor betydning for forsvaret av Norge, herunder forhåndslagrene i Trøndelag. Trondheim Havn eier og opererer havner i hele regionen, og utgjør en viktig del av totalforsvaret. Vi har kapasitet og kompetanse til å organisere og gjennomføre storskala mottak av Forsvarets og allierte styrkers fartøy og materiell. Trondheim Havn deltar i fylkesberedskapsrådet og bidrar på ulike måter til å styrke regionens samfunnssikkerhet. (Trondheim Havn, 2019, s. 7)

Det er i strategidokumentet ikke særlig fokus på koblingen til jernbane, som i scenarioet er svært viktig. Likevel er flere av havnene, deriblant Trondheim, Stjørdal, Levanger, Verdal og Steinkjer koblet til Nordlandsbanen som går mellom Trondheim og Bodø. Fra Trondheim går også Meråkerbanen som har sitt endestopp i Storlien på svensk side av grensen. Det gjør at alle de nevnte havnene også er knyttet til Meråkerbanen. Det er her Trondheim havn kobles på i scenarioet og med den svenske jernbanen som slutt til ender i Haparanda/ Tornio for koblingen mellom svensk og finsk jernbane.

I likhet med Trondheim havn og Trondheimsfjorden er Ofotfjorden og Narvik utpekt som viktig for mottak av allierte styrker til Norden. Narvik havn er en internasjonal havn som er en av Norges største målt i tonnasje, og samtidig Nord-Norges viktigste knutepunkt for logistikk (Narvik Havn KF, 2022). Fra Narvik og inn i Sverige går Ofotbanen, som i sin tid ble opprettet for å flytte jernmalm fra Kiruna til Narvik hvor malmen kunne lastes på skip. Ofotbanen har også forgreininger som knytter den til det øvrige jernbanenettet i Sverige og derfra også til Norge og Finland.

Utvikling av jernbaneinfrastruktur

For å se på hva som kan gjøres for å bedre logistikkinfrastrukturen vil det være nyttig å starte med noen størrelser for å eksemplifisere. Finland er kjent for å være opptatt av å bygge beredskapslagre gjennom sitt selvbergingsprinsipp (Saxi, 2011, s. 38). Likevel må man i et slikt scenario ta høyde for at det kan trekke ut i tid. Hvis man antar at Finnene har et scenario som dette som en del av sitt nasjonale planverk, vil det kunne gå relativt kort tid før finske myndigheter kan be norske

myndigheter om støtte til å gjennomføre en slik logistikkoperasjon. De vil da kunne øke sin utholdenhet og opprettholde sine grunnleggende nasjonale funksjoner. Hvis det ikke eksisterer slike planer, vil det kunne gå mye lengre tid. Dette vil bety at man etter kort tid vil begynne å tære på beredskapslagre.

Totalt sett importerer Finland noe mer enn de eksporterer per år (Destia & EK, 2023). Hvis man skal se på noen av tallene for omfanget av transportbehovet, er det mest beskrivende å ta for seg 20-fots containere (TEU) som er en vanlig industristandard innen logistikk. Finlands Statistikk rapporterer at nesten en tredjedel av det finske godsvolumet i 2023 ble transportert i containere. Dette representerer 1,4 millioner TEU, som igjen tilsvarer nesten fire tusen TEU per dag (Finlands Statistikk, 2023). Dette tallet kan nok reduseres mye, først og fremst ved å redusere den finske eksporten til et minimum. Finske myndigheter må også prioritere hvilke forsyninger det er kritisk for dem å importere og transportere, noe som vil redusere belastningen ved godsterminalene i Narvik og i Trondheim. Til sammenligning har den nylig oppgraderte godsterminalen i Narvik kapasitet på om lag hundre tusen TEU i året totalt (Bane NOR, 2023), som tilsvarer om lag 280 TEU per dag. Trondheim havn hadde i 2020 en samlet transittkapasitet for TEU på om lag 330 TEU per dag (Siiri et al., 2021, s. 7). Som man kan se av disse tallene er det et stort delta mellom antatt behov og kapasitet. Dette gjelder også kun for transportbehovet av TEU. I tillegg må man legge til andre typer gods som fraktes i bulk, som olje og korn (Gundersen, 2023). Finlands import av bulklast er til sammen ca. tre ganger så stort som import ved bruk av TEU (Destia & EK, 2023). Oppsummert viser tallene at behovene er svært mye større enn det den eksisterende logistikkinfrastrukturen i Narvik havn og Trondheim havn kan håndtere. Det understreker behovet for oppgraderinger og gir følgende sitat stor relevans. «Ports are the scenario's worst bottlenecks» (Destia & EK, 2023, s. 7).

«I den nye geoøkonomiske situasjonen er Finland en øy» har administrerende direktør i Finsk industri, Jyri Häkämies, uttalt (Haapasalo & Mattsson, 2023). Han har gjennom Confederation of Finnish Industries (EK), den finske ekvivalenten til det norske NHO, adressert regjeringen i Finland og bedt dem om å styrke alternative ruter for Finlands utenrikshandel gjennom Samferdselspolitikk. EK mener at Finlands utenrikshandel og internasjonale tilgjengelighet må sikres, og at et tettere samarbeid med Norge og Sverige står sentralt. De begrunner dette med den nå avstengte handelen med Russland og den nye sikkerhetspolitiske virkeligheten etter at landet er blitt medlemmer i NATO, som kan medføre en utilgjengeliggjøring av Østersjøen for skipstrafikk. De peker videre på at en av løsningene vil være å benytte alternative internasjonale ruter i nord, via svensk og norsk vei- og jernbanenett og havner. Med bakgrunn i BSRS-rapporten, mener EK likevel at nåværende kapasitet i denne retningen bare vil kunne stå for en brøkdel av Finlands samlede behov. Dette samsvarer med regnestykket for TEU over. De viser også til mangel på sjåfører og rullende materiell, utilstrekkelige havnetjenester, samt

flaskehalsen grunnet togsift og overføringslast på grunn av forskjellig sporvidde på jernbanen i Finland kontra Norge og Sverige.

EK lister syv tiltak for å bidra til å sikre tilgjengeligheten for finsk utenrikshandel og påpeker behovet for nordisk samarbeid. I studiens scenario og for Norge vil det være de to første anbefalingene som vil være mest relevant:

1. Regjeringene i Finland, Sverige og Norge må i fellesskap iverksette forberedelser for å øke og utvikle kapasiteten på alternative transportruter. Det må åpnes flaskehalsen på traséer når det gjelder transport- og farledskapasitet, sporvidde, havnedrift og andre logistiktjenester. Investeringene vil også komme samferdselen til gode i normale tider.
2. De tre landene bør også i fellesskap forfølge investeringsmuligheter for EU og NATO, for eksempel: Gjennom Finland for ruten fra Tornio via Haparanda til havnen i Narvik. (Haapasalo & Mattsson, 2023)

Med utgangspunkt i den første anbefalingen og funnene i BSRS-rapporten, er det to store flaskehalsen som må utbedres for at man skal kunne være i stand til å bedre jernbaneinfrastrukturen og dermed øke den totale kapasiteten på transport fra de norske havnene til sine endestasjoner i Finland. I Norge vil det være transittkapasitet i de to havnene, mens det i Finland er utfordringen med at de har en annen sporvidde på jernbanen enn det er i resten av Europa. Dermed må forsyninger som kommer fra Norge med tog lastes om mellom den svenske byen Haparanda og den finske byen Tornio helt nord i Bottenviken (Lind & Kofoed, 2009).

Hvis anbefalingene tas til følge av finske myndigheter, og de samtidig klarer å få med seg Norge og Sverige, vil det kunne være gode muligheter for å samkjøre prosjekter om investeringer i oppgradering av grensekryssende jernbaneinfrastruktur mellom de tre landene. Man kan da benytte muligheten til å søke samlet til EU og NATO om støtte til prosjektene, som sammen kan lanseres som én infrastrukturpakke som fyller flere behov på en gang. Eksempelvis vil man utvikle- og styrke resiliens innen infrastruktur iht. NATOs 7. forventning. Man legger også til rette for EUs utvidelse av TEN-T jernbanenettverket som åpner markedet i Europa for nordlige deler av Norden og visa versa. Videre styrker det evnen og beredskapen for effektiv transitt av allierte styrker fra Norge til Sverige og Finland, samtidig som man øker kapasiteten til å forsyne Finland i scenarioet.

Likevel er nok ikke dette like lett i praksis. Leder for stortingets utenriks- og forsvarskomiteé, Ine Eriksen Søreide (H), mener at når Finland og Sverige nå er medlemmer i både NATO og EU, kan det gi konsekvenser for Norge som ikke er EU-medlem. Hun begrunner dette i at Norden i EU må sees i sammenheng med Norden i NATO. EUs Utenriks-, forsvars- og sikkerhetspolitikk er ikke en del av EØS-avtalen, og er dermed politikkområder Norge ikke påvirker i EU uten at andre forhandler på deres vegne (Jonassen, 2023). Dette understrekes også av Forsvarskommisjonen: «Det er en særlig

utfordring at Norge ikke deltar i beslutningsprosessene i EU, selv om de påvirker oss. Norge har liten eller ingen innflytelse i EU, og heller ikke løpende tilgang til intern informasjon» (NOU 2023: 14, s. 271).

Et slikt eksempel er at Norge ikke deltar i EUs finansieringsordning CEF, som bidrar til infrastrukturinvesteringer. Finansiering av norske tiltak i TEN-T må derfor gjøres gjennom de årlige budsjettene med bakgrunn i prioriteringene gitt i inneværende NTP. Uavhengig av dette vil Norge likevel kunne høste fordeler av CEF-ordningen, fordi utbygging i Sverige og Finland vil kunne gjennomføres raskere» (Meld. St. 20 (2020–2021), s. 250).

Trøndelag fylkeskommune har gitt sine innspill til ny NTP. I innspillet beskrives det flere ting som er relevante for studien. Blant annet at fylket er et viktig forsvarsfylke med kampflybase på Ørland, forhåndslagring av militært materiell og forsvaret av Norden. Konkret pekes det på opprusting av E14 Stjørdal - Sveriges grense, og at Meråkerbanen må rustes opp slik at den kan benyttes til transport av tungt militært materiell. Videre nevnes behovene for økning av kapasiteten ved havner med jernbanetilknytning, som vil være av stor betydning i krise eller krig (Aarbergstøtten, 2023).

Fylkeskommunen har i forbindelse med utvikling av sitt høringsinnspill mottatt innspill fra Region Jämtland Härjedalen som understreker samarbeidet på tvers av landegrensene for å sikre robust infrastruktur for både militære og sivile aktører. Spesielt nevnes Östersund som et viktig knutepunkt for å sikre resiliens for jernbanen i flere retninger (Eriksson, 2023). Også Ofotbanen og Narvik knyttes til Östersund via Kiruna og Gällivare.

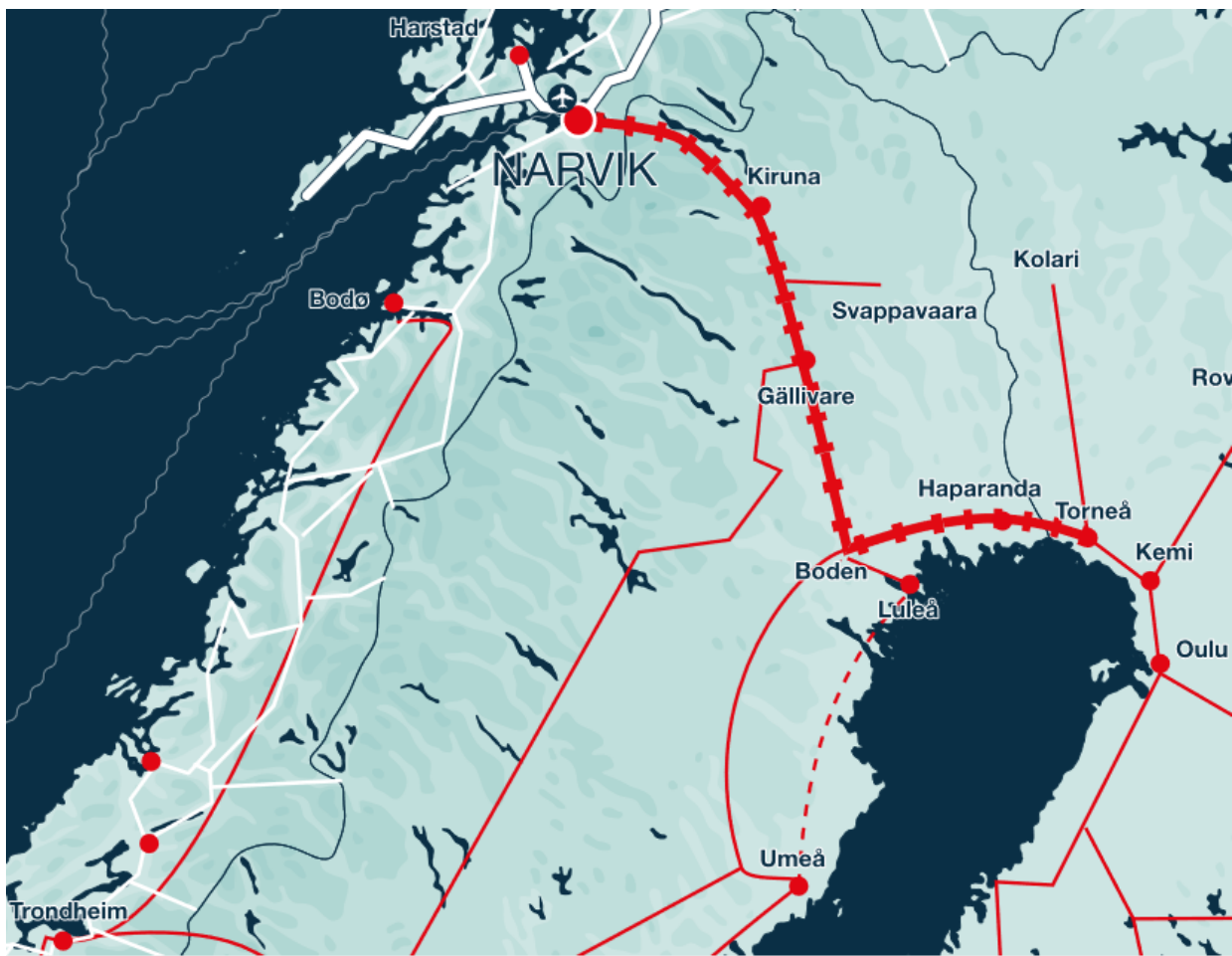
I inneværende NTP er det skrevet en del rundt det å utvide godstransportkapasiteten mellom Narvik og Sør-Norge via Sverige (Meld. St.20 (2020–2021), s. 190). Det har også vært gjennomført utredninger for å se på prosjekter knyttet til å utvide Nordlandsbanen fra Fauske og nordover til Tromsø, den såkalte Nord-norgebanen. Denne ble derimot høsten 2023 anbefalt ikke-bygget av jernbanedirektoratet, da den blant annet «har svært lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet og har negative innvirkninger på klima og natur». I stedet foreslås det å øke kapasiteten på gods- og persontrafikken på Ofotbanen (Jernbanedirektoratet, 2023). I scenarioet vil det være en fordel at Ofotbanen og dermed Narvik havn styrkes. Ikke bare på grunn av økt kapasitet, men også ved at man øker redundansen på jernbanestrekningen ved å bygge flere kryssningsspor (Samferdselsdepartementet, 2023).

Dette er på linje med høringsinnspillet til LTP 2025-2036 fra Narvik havn KF. De mener at infrastrukturutfordringene i og rundt Narvik og Ofotbanen er Norges største flaskehals, og at det er et problem for næringsliv, Forsvaret, samfunnssikkerhet og beredskap som det er et nasjonalt ansvar å løse. Det foreslås flere kryssningsspor på Ofotbanen for økt antall togavganger, samt ny godsterminal

for å nesten doble dagens kapasitet for TEU og ivaretagelse av HNS-ansvaret for allierte styrker. Dette er avgjørende for å håndtere blant annet økt mengde militært utstyr og materiell for allierte styrker som skal østover til Sverige og Finland. Viktigheten av effektive terminaler for omlasting mellom transportformer og gode koblinger mellom bane, vei og havn presiseres (Narvik Havn KF, 2023b).

Narvik havn KF har fått laget en rapport ved navn: «Arctic Rail - En rapport om eksportkorridoren mellom Norge, Sverige og Finland»(Berg, 2023, s. 1) (Figur 2). Rapportens formål beskrives som «å øke kunnskapsgrunnlaget om trafikken på Ofotbanen og på Malmbanen, og om næringslivets behov for videre utvikling av banekorridoren» (Berg, 2023, s. 2). Den belyser og understreker Ofotbanens kritiske rolle for norsk økonomi, sikkerhet, og beredskap. «En moderne jernbane mellom Norge, Sverige og Finland i nord vil være en avgjørende faktor i forsvaret av NATO i nord» (Berg, 2023, s. 3). Næringsinteresser er sentralt i rapporten. Spesielt omtalt er tilgjengeliggjøring av nordkalotten for utvidelse av eksisterende svensk og finsk industri og bidrag til Europas selvforsyningsgrad for viktige mineraler og metaller. «Et dobbeltspor til havna i Narvik er ikke bare nødvendig for LKAB. Det vil åpne opp muligheter også for den finske industrien ved å nå ut til Atlanterhavet, og ikke bare via den trange Bottenviken» (Berg, 2023, s. 8). En stadig økende Norsk sjømateksport fra nord til markedene i Europa, er også et sentralt argument for utviklingen av hele Ofotbanen. I det militære aspektet pekes det på lange avstander og tungt materiell som skal flyttes på kort tid, samt argumentene som brukes i NTP-innspillet (Berg, 2023, s. 39). Til slutt omtales de statlige transportetatenes planer for å øke kvaliteten og kapasiteten på de to banestrekningene mot 2030. Disse beskrives som mangelfulle og er et resultat av prioritering av tilrettelegging for økt persontrafikk i og rundt de største byene i Sør-Norge (Berg, 2023, s. 49).

Figur 2 – «Arctic Rail»



(Berg, 2023, s. 1).

Rapporten har et kommersielt motiv der utvikling av kapasitet sannsynligvis vil gi høyere omsetning for det meste av Næringslivet som er knyttet til Narvik og Ofotbanen. Dette er naturlig. Likevel argumenteres det også godt for det sikkerhetspolitiske aspektet. Det fremstår som om troen på finansiering gjennom NTP og årlige budsjetter er lav. Alternative løsninger for finansiering er skissert, som opprettelsen av statsaksjeselskap eller offentlig-privat samarbeid. Slike løsninger vil kunne utløse finansielle bidrag fra EU på svensk og finsk side (Berg, 2023, s. 44). Dette er en kontrast til en noe reaktiv holdning som beskrives i inneværende NTP: «Videre behov for økt kapasitet på Ofotbanen må ses i sammenheng med tiltak på svensk side» som er beskrevet i inneværende NTP (Meld. St. 20 (2020–2021), s. 240).

Regjeringen har «som mål å presentere et konsept for utvikling av transportsystemet i Nord-Norge i løpet av 2024» (Samferdselsdepartementet, 2023). Om dette vil ha noen positive innvirkninger på utfordringer knyttet til scenarioet vites ikke, men med tanke på at utredningene som gjøres baserer seg på analyser med 40-års tidsperspektiv kan det tenkes (Samferdselsdepartementet, 2023).

Ett av prosjektene som kan være omtalt i det kommende konseptet, er tilgjengeliggjøringen av Kirkenes havn gjennom «The Arctic Railway» som ikke må forveksles med Narvik og Arctic Rail. Hittil er det bare etablerte havner og jernbaneinfrastruktur som går fra Norge via Sverige til Finland som er presentert i studien. Det vil være nyttig å se på hvilke andre muligheter som finnes og som er mer eller mindre aktuelle i bidraget med å knytte Finland til havner i Norge.

Med utgangspunkt i at Nordøstpassasjen (Barr, 2023) stadig bli mer isfri og tilgjengelig for kommersielle aktører som transporterer varer fra Asia, ble det i 2019 etablert et samarbeid mellom det finske selskapet Finest Bay Area Development Oy og det norske selskapet Sør-Varanger Utvikling AS (Finest Bay Area, 2022); (Virki, 2019). De skulle undersøke mulighetene for å bygge jernbaneforbindelse mellom Nord-Finland og Kirkenes for å koble Finland til Nordøstpassasjen, og dermed det til asiatiske markedet. De skulle også se på hvilken innvirkning dette kan ha på natur, miljø, samfunnet og økonomien i området. Diskusjonene rundt prosjektet skjøt fart da Finland hadde formannskapet i Arktisk råd. Motstanden mot prosjektet var derimot stor, spesielt fra den samiske befolkningen som mente dette ville ha stor negativ innvirkning på reinbeiter langs jernbanen, og ville true den samiske kulturen. Denne type motstand har man også sett i andre prosjekter, som «Fosen-saken» i Norge (Skogvang, 2023). «The Joint Working Group Between Finland and Norway on the Arctic Railway» fikk i 2018 mandat til å se på prosjektet og dets muligheter og konsekvenser. Gruppen publiserte sin rapport i 2019 som blant annet sier at det er store utfordringer knyttet til utbyggingen. Ikke bare for reindrift og samisk kultur, men også for lønnsomheten i prosjektet, samt den økte belastningen det vil påføre det nåværende jernbanenettet i Finland. Prosjektet må også gjennom politiske prosesser og beslutninger i begge land, og må prioriteres og koordineres gjennom respektive nasjonale transportplaner. Det konkluderes ikke med at utbyggingen er umulig, men at det vil være svært krevende å realisere det, gitt de forhold som er tatt i betraktning og tidslinjen som er lagt til grunn (The Joint Working Group Between Finland and Norway on the Arctic Railway, 2019, s. 28–35). På tross av konklusjonen i denne rapporten er initiativtakerne likevel positive til at prosjektet kan gjennomføres på sikt (Eye on the Arctic, 2019).

The Arctic Railway er et spennende prosjekt, som på tross av sine utfordringer med å kunne realiseres, vil øke mulighetene til å forsyne Finland i scenarioet. Investeringer i et slikt infrastrukturprosjekt i nord vil kunne gi positive ringvirkninger for næringslivet i hele regionen. Det vil kunne stimulere til økt industriutvikling og -etablering, og dermed skape grunnlag for videre utvikling av relevant infrastruktur.

I Inneværende NTP er transportberedskap beskrevet som viktig for den nasjonale beredskapen og Totalforsvaret (Meld. St.20 (2020–2021), s. 131). Mer interessant er hva ny NTP har å si for

utviklingen av jernbaneinfrastrukturen som er relevant i studien og for alliert mottak, parallelt med den sikkerhetspolitiske utviklingen siden inneværende NTP ble lansert. NTP 2025-2036 legges frem våren 2024.

4.4.2 Delkonklusjon

Trondheim og Narvik er de utpekte havnene i scenarioet, og vil også ha denne rollen i en artikkel 5 operasjon i Norden. Det handler om viktigheten av tilgang til isfrie havner i Atlanterhavet og nærhet til jernbane og grenseoverganger østover. Havnene er sin strategiske betydning bevisst og jobber for å utvikle fasiliteter og kapasitet for å møte et stadig økende kommersielt behov, som også vil ha positive følger for NATO og for forsyningssikkerhet i Norden.

Det er store behov for utbedring og utvikling av eksisterende infrastruktur. Myndigheter og næringsliv i alle de tre landene viser en økende interesse for infrastruktur som åpner nye markeder i nord og gir redundans til eksisterende infrastruktur mot Østersjøen. Alle aktørene har i noen grad et fokus på samfunnssikkerhet og beredskap, i tillegg til de kommersielle argumentene. De setter fingeren på, og argumenterer for utvikling som vil gi god effekt på lengre sikt. Samtidig viser bevilgninger og utviklingstakt at kommersielle behov og det sikkerhetspolitiske bildet endrer seg raskere enn de norske politiske prosessene som skal gi finansiering til prosjektene.

For å sikre at jernbaneinfrastrukturen er tilpasset behovene må det sikres investeringer som går utover de årlige bevilgningene. Viljen og evnen til utvikling er til stede, men må finansieres for å kunne realiseres.

5 Avslutning

5.1 Oppsummering og Konklusjon

Grunnlaget for hvordan Norge jobber med forsyningsikkerhet i Norden fremstår som godt forankret på mange nivåer gjennom mange samarbeid. Nasjonalt lovverk later til å omfatte vesentlige deler av det som må ligge til grunn for at Norge skal kunne bidra til Finlands forsyningsikkerhet i scenarioet. Behovene for langsiktighet og grundighet i politikk og investeringer fremstår som svært viktig.

Hele Totalforsvaret vil være involvert i oppdraget med å støtte forsyningen av Finland. Ansvar vi ligge hos JD som delegerer ansvarsoppgaver for å sikre at de riktige beredskapsmekanismene og - tiltakene iverksettes. Man må også være bevisst at noen vil kunne prøve å utnytte sårbarhetene som oppstår.

Erfaringer etter TRJE18 viser at Totalforsvaret er i stand til å løse store og komplekse oppgaver med de rammevilkårene man har. Spesielt trekkes viktigheten av de strategiske avtalene frem. Disse gjør at Forsvaret og resten av totalforsvaret kan bruke sine ressurser til å løse oppgaver som ligger tett opp til egne primæroppgaver og kjernekompetanse. Med bakgrunn i dette vil Forsvaret få en sentral funksjon i å lede operasjonen i scenarioet.

De utpekte norske havnene er strategisk viktige og vil være egnet i til sitt formål scenarioet, men også ved en artikkel 5 operasjon i Norden. Det handler om tilgjengelighet og nærhet til jernbane og grenseoverganger østover. Det er utfordringer knyttet til kapasitet i havnene og i jernbaneinfrastrukturen grunnet økte kommersielle behov. Dette må løses gjennom betydelige investeringer.

For å lykkes med å utvikle det norske og det nordiske forsvars- og totalforsvarssamarbeidet, vil det være viktig med politisk vilje til investeringer i infrastruktur på tvers av landegrenser. Dualiteten mellom sivile og militære behov i fred, krise og krig må ligge til grunn.

Med bakgrunn i det ovennevnte konkluderes det med at *Norge er bevisst sin rolle i den nordiske forsyningsikkerheten.*

5.2 Videre forskning

Studien har belyst noen viktige poenger hva gjelder Norges rolle i forsyningssikkerhet i Norden i et scenario som dette. Likevel er ikke alle interessante aspekter tatt med av forskjellige årsaker.

Anbefalinger til videre forskning vil være:

- En kvantitativ strukturert analyse av Finlands samlede behov for import av forskjellige typer forsyninger som containere, POL-produkter, bulk, etc. Sett i sammenheng Og videre se dette i sammenheng med hvor mye restkapasitet norske havner, -jernbane og -veier faktisk har hvis et slikt scenario som dette forekommer.
- En grundig og detaljert gjennomgang av krav, pålegg og beslutninger sett opp mot ressurser, tildelinger og faktiske størrelser ville sannsynligvis gitt et mer konkret svar på problemstillingen. Men da muligens som en større fagoppgave innen logistikk og beredskap.

Litteraturliste

Aula, I., Amundsen, R., Buvarp, P., Harrami, O., Lindgren, J., Sahlén, V., & Wedebrand, C. (2020).

Critical Nordic Flows—Collaboration between Finland, Norway and Sweden on Security of Supply and Critical Infrastructure Protection.

<https://www.huoltovarmuuskus.fi/files/8c21565b6c4e2f8b05f62b7d5967fa24cc0e932a/critical-nordic-flows.pdf>

Bakke-Jensen, F. (2018, februar 20). Samarbeid gir god forsvarsevne. *Norges Forsvarsforening*.

<https://www.forsvarsforeningen.no/norges-forsvar/norges-forsvar-1-2018-norges-forsvar/samarbeid-gir-god-forsvarsevne/>

Bane NOR. (u.å.). *ScanMed Rail Freight Corridor*. Hentet 16. desember 2023, fra

<https://www.banenor.no/godstransport/scanmed-rail-freight-corridor/>

Bane NOR. (2023, februar 24). *Viktig for næringsliv, geopolitisk og for folk fles | Bane NOR*.

[banenor.no. https://www.banenor.no/nyheter-og-aktuelt/nyheter/2022/rustet-for-okt-godstrafikk-i-nord/](https://www.banenor.no/nyheter-og-aktuelt/nyheter/2022/rustet-for-okt-godstrafikk-i-nord/)

Barr, S. (2023). Nordøstpassasjen. I *Store norske leksikon*. <https://snl.no/Nord%C3%B8stpassasjen>

Beredskapsloven. (1950). *Lov om særlige rådgjerder under krig, krigsfare og liknende forhold (LOV-1950-12-15-7)*. Lovdata. <https://lovdata.no/lov/1950-12-15-7>

Berg, G. (2023). *Arctic Rail; En rapport om eksportkorridoren mellom Norge, Sverige og Finland (Nr. 1350051746)*. <https://www.narvikhavn.no/arctic-rail/>

Birkemo, G. A., Graarud, E., & Halvorsen, O. K. (2019). *Et troverdig alliert mottak – erfaringer fra*

Trident Juncture 2018 (Nr. 19/01068). Forsvarets forskningsinstitutt (FFI).

<https://www.ffi.no/en/publications-archive/et-troverdig-alliert-mottak-erfaringer-fra-trident-juncture-2018>

Bottenvik-Hartmann, K. (2021). *Sivilt-militært samvirke innenfor beredskapsarbeid: En kvalitativ studie*

av samvirket mellom sivile og militære beredskapsaktører i Trøndelag. [Masteroppgave,

Forsvarets høyskole]. BRAGE. <https://fhs.brage.unit.no/fhs->

xmlui/bitstream/handle/11250/2830059/%5b15%5d%20Karianne%20Bottenvik-
Hartmann_Masteroppgave%20K.Bottenvik-
Hartmann%20FHS%202021.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Bruvoll, J., & Rongved, G. F. (2022). Noen innledende betraktninger om Totalforsvaret i praksis. I P. M. Norheim-Martinsen (Red.), *Totalforsvaret i praksis* (s. 1–28). Gyldendal.

Busch, T. (2021). Akademisk skriving for bachelor- og masterstudenter (2. utg.). Fagbokforlaget.

Destia, & EK. (2023). *Baltic Sea Risk Scenario*. https://ek.fi/wp-content/uploads/2023/06/Baltic_Sea_risk_scenario.pdf

Endregard, M., & Elstad, A.-K. (2021). Beredskap i teori og praksis: Hvordan står det til? I A. K. Larssen (Red.), *Beredskap og krisehåndtering: Utfordringer på sentralt, regionalt og lokalt nivå*. Cappelen Damm Akademisk.

Eriksson, B. (2023). *Jämtland Härjedalen och Trøndelag i samarbeide för att tillsammans möta det militära försvarets- och civila behovet av en robust transportinfrastruktur mellan våra länder—Dokumentet er fått av en respondent og finnes ikke offentlig tilgjengelig*. Region Jämtland Härjedalen; Dokumentet er fått av en respondent og finnes ikke offentlig tilgjengelig.

Etterretningstjenesten. (2019). *Fokus 2019—Etterretningstjenestens vurdering av aktuelle sikkerhetsutfordringer* (Etterretningstjenestens åpne trusselvurdering Nr. 2019). https://www.etterretningstjenesten.no/publikasjoner/fokus/fokus-norsk/Fokus%202019.pdf/_/attachment/inline/9467457e-5cd4-4b4d-b2db-2eb91f70f76a:aa3a2625fff2154621001ad972ec4e03d73988b6/Fokus%202019.pdf

Etterretningstjenesten. (2023). *Fokus 2023—Etterretningstjenestens vurdering av aktuelle sikkerhetsutfordringer* [Etterretningstjenestens åpne trusselvurdering]. Forsvaret - Etterretningstjenesten. <https://www.etterretningstjenesten.no/publikasjoner/fokus>

- EU. (2012, oktober 26). *CONSOLIDATED VERSION OF THE TREATY ON THE FUNCTIONING OF THE EUROPEAN UNION*. europa.eu. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT>
- Europakommisjonen. (u.å.-a). *Connecting Europe Facility*. Europakommisjonen. Hentet 16. november 2023, fra https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/connecting-europe-facility_en
- Europakommisjonen. (u.å.-b). *The Scandinavian—Mediterranean corridor*. Europa.Eu. Hentet 17. november 2023, fra https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/ertms/who-involved-ertms-deployment/corridors/scandinavian-mediterranean-corridor_en
- European comission, mobility and transport, Rail*. (2023, oktober 18). https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail_en
- European Union. (2022). *EU - Strategic compass*.
- Eye on the Arctic. (2019, september 19). *The Arctic railway*. The Independent Barents Observer. <https://thebarentsobserver.com/en/arctic/2019/09/arctic-railway>
- Finest Bay Area. (2022, januar 19). *Press release: Agreement on Arctic railway planning and implementation*. Finest Bay Area. <https://www.finestbayarea.online/post/9-5-2019>
- Finlands Statistik. (2023, juni 19). *Antall passasjerer i utenriksfarten var 67 prosent av nivået før pandemien i 2022*. stat.fi. <https://stat.fi/julkaisu/cl8lbv7cemb6m0cw1zxxkttfp>
- Fitzgerald, L., & Dopson, S. (2010). Comparative Case Study Designs: Their Utility and Development in Organizational Research. I D. A. Buchanan & A. Bryman (Red.), *The Sage handbook of organizational research methods* (Reprinted 2010). SAGE.
- Forskrift om nasjonal beredskap på jernbane. (2022). *Forskrift om nasjonal beredskap på jernbane* (FOR-2022-01-20-102). Samferdselsdepartementet. <https://lovdata.no/forskrift/2022-01-20-102>
- Forsvaret. (2019). *Forsvarets fellesoperative doktrine 2019*. Forsvarsstaben.

Forsvaret. (2022, februar 1). *Forsvaret sette over 63 000 vaksinedosar for kommunane*. Forsvaret.

<https://www.forsvaret.no/aktuelt-og-presse/aktuelt/forsvaret-korona>

Forsvaret. (2023). *Forsvarssjefens fagmilitære råd 2023; Trygghet i usikre tider*. Forsvaret.

[https://www.forsvaret.no/aktuelt-og-presse/publikasjoner/fagmilitaert-rad/bilder-og-video/Forsvaret-FMR-2023.pdf/_/attachment/inline/c9147b67-7913-48ef-ac78-](https://www.forsvaret.no/aktuelt-og-presse/publikasjoner/fagmilitaert-rad/bilder-og-video/Forsvaret-FMR-2023.pdf/_/attachment/inline/c9147b67-7913-48ef-ac78-e61a2805f9a0:fd23bf41d3431040024613dfb377c033d84e2796/Forsvaret-FMR-2023.pdf)

[e61a2805f9a0:fd23bf41d3431040024613dfb377c033d84e2796/Forsvaret-FMR-2023.pdf](https://www.forsvaret.no/aktuelt-og-presse/publikasjoner/fagmilitaert-rad/bilder-og-video/Forsvaret-FMR-2023.pdf/_/attachment/inline/c9147b67-7913-48ef-ac78-e61a2805f9a0:fd23bf41d3431040024613dfb377c033d84e2796/Forsvaret-FMR-2023.pdf)

Forsvarets forskningsinstitutt. (u.å.). *Kort forklart: Hva er totalforsvaret?* (18.05.2022).

Forsvarsdepartementet, & Justis- og beredskapsdepartementet. (2018). *Støtte og samarbeid, En beskrivelse av totalforsvaret i dag*.

<https://www.regjeringen.no/contentassets/5a9bd774183b4d548e33da101e7f7d43/stotte-og-samarbeid-en-beskrivelse-av-totalforsvaret-i-da.pdf>

Gade, J. G., & Hilde, P. S. (2022). NATO og totalforsvaret. I G. F. Rongved & P. M. Norheim-Martinsen (Red.), *Totalforsvaret i praksis* (s. 145–162). Gyldendal.

Gundersen, L. (2023). Bulk. I E. Bolstad (Red.), *Store norske leksikon*. <https://snl.no/bulk>

Hafsaas, H. (2023). Suezkanalen. I E. Bolstad (Red.), *Store norske leksikon*. <https://snl.no/Suezkanalen>

Hansen, T. (2020). Norges offentlige utredninger – NOU. I E. Bolstad (Red.), *Store norske leksikon*.

https://snl.no/Norges_offentlige_utredninger_-_NOU

Haugan, B., & Johnsen, A. B. (2023, januar 11). *Åpner for integrert forsvar med Sverige og Finland*.

[vg.no. https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/EQR4rA/aapner-for-integrert-forsvar-med-sverige-og-finland](https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/EQR4rA/aapner-for-integrert-forsvar-med-sverige-og-finland)

havne- og farvannsloven. (2019). *Lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven (LOV-2019-06-21-70)*. lovdata. <https://lovdata.no/lov/2019-06-21-70>

Helsingforsavtalen. (1962). *Samarbeidsavtale mellom Norge, Danmark, Finland, Island og Sverige*.

Utenriksdepartementet. <https://lovdata.no/lov/1962-03-23-2>

High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security Policy. (2021). *A stronger EU engagement for a peaceful, sustainable and prosperous Arctic*. European Commission.

<https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/documents/Joint%20Communication%20on%20a%20stronger%20EU%20engagement%20for%20a%20peaceful%2C%20sustainable%20and%20prosperous%20Arctic.pdf.pdf>

High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security Policy. (2022). *Action plan on military mobility 2.0*. European Commission. <https://doi.org/10.1093/law-oeul/e66.013.66>

Haapasalo, T., & Mattsson, K. (2023, april 20). *Tulevan hallituksen on vahvistettava Suomen ulkomaankaupan vaihtoehtoisia reittejä*. Elinkeinoelämän keskusliitto.

<https://ek.fi/ajankohtaista/tiedotteet/tulevan-hallituksen-on-vahvistettava-suomen-ulkomaankaupan-vaihtoehtoisia-reitteja/>

Jacobsen, D. I. (2015). *Hvordan gjennomføre undersøkelser?: Innføring i samfunnsvitenskapelig metode* (3. utg). Cappelen Damm akademisk.

Jernbanedirektoratet. (2023, november 21). *KVU Nord-Norgebanen*. Jernbanedirektoratet.no. <https://www.jernbanedirektoratet.no/utredninger/kvu-nord-norgebanen/>

Jesson, J., Matheson, L., & Lacey, F. M. (2011). *Doing your literature review: Traditional and systematic techniques*. SAGE.

Jonassen, T. (2023, august 15). – EU vil diskutere saker som angår Norge på arenaer hvor vi ikke er invitert. *High North News*. <https://www.highnorthnews.com/nb/eu-vil-diskutere-saker-som-angar-norge-pa-arenaer-hvor-vi-ikke-er-invitert>

Justis- og beredskapsdepartementet. (2020). *Meld.St.5 Samfunnssikkerhet i en usikker verden* (Melding til Stortinget Nr. 5; s. 172). Justis- og beredskapsdepartementet. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-5-20202021/id2770928/>

Kaldal, I. (2023, februar 16). *Hvorfor trenger vi historie?* <https://www.norghistorie.no/studere-fortid/historie/2060-hvorfor-trenger-vi-historie.html>

Kystverket. (2023, juni 16). *Høring: Utkast til forskrift om havners beredskap og støtte til Forsvaret ved kriser og i krig (havneberedskapsforskriften)*. Kystverket - tar ansvar for sjøveien.

- <https://www.kystverket.no/regelverk/horinger/horing-utkast-til-forskrift-om-havners-beredskap-og-stotte-til-forsvaret-ved-kriser-og-i-krig-havneberedskapsforskriften/>
- Larsen, E. (2023, oktober 17). *Stortinget—Møte tirsdag den 17. Oktober 2023* [Referat]. Stortinget; Stortingets administrasjon. <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Referater/Stortinget/2023-2024/refs-202324-10-17?all=true>
- Lind, J. H., & Kofoed, F. U. (2009). Tornio. I *Den Store Danske*. <https://denstoredanske.lex.dk/Tornio>
- Listou, T. (2021). Logistikk til Nordkalotten. I T. Heier (Red.), *Militærmakt i nord*. Universitetsforlaget.
- Lundeland, B., & Jacobsen, S. (2021). *Nordisk operativt samarbeid: Vil NORDEFCO i større grad handle om operativt samarbeid i fremtiden?* [Bacheloroppgave, Forsvarets høgskole]. BRAGE. <https://fhs.brage.unit.no/fhs-xmlui/bitstream/handle/11250/2788391/Bacheloroppgave%20FHS%20KS%20Jacobsen%20og%20Lundeland%202021.pdf?sequence=5&isAllowed=y>
- Meld. St.16 (2022-2023). (2023). *Nordisk samarbeid*. Utenriksdepartementet. <https://www.regjeringen.no/contentassets/b94736a73d73423f8258b726c0eac23c/no/pdfs/stm202220230016000dddpdfs.pdf>
- Meld. St.20 (2020–2021). (2021). *Nasjonal transportplan 2022–2033*. Samferdselsdepartementet. <https://www.regjeringen.no/contentassets/fab417af0b8e4b5694591450f7dc6969/no/pdfs/stm202020210020000dddpdfs.pdf>
- Meld. St.27 (2020 –2021). (2021). *Nordisk samarbeid*. Finansdepartementet. <https://www.regjeringen.no/contentassets/306b79e8f4ef4c58a2f2a32e033c25f5/no/pdfs/stm202020210027000dddpdfs.pdf>
- Meld.St.5 (2020-2021). (2020). *Samfunnssikkerhet i en usikker verden*. Justis- og beredskapsdepartementet. <https://www.regjeringen.no/contentassets/ba8d1c1470dd491f83c556e709b1cf06/no/pdfs/stm202020210005000dddpdfs.pdf>

MI News Network. (2021, mars 6). *What are Maritime Chokepoints?* Marine Insight.

<https://www.marineinsight.com/marine-navigation/what-are-maritime-chokepoints/>

Michel, C., von der Leyen, U., & Stoltenberg, J. (2023). *Joint Declaration on EU-NATO Cooperation by the President of the European Council, the President of the European Commission, and the Secretary General of the North Atlantic Treaty Organization.*

https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/2023/1/pdf/230110-eu-nato-joint-declaration.pdf

NAMMO. (2019). *Anneks mellom Finland, Norge og Sverige om forsyningsikkerhet til Avtale mellom Danmark, Finland, Norge og Sverige om samarbeid på forsvarsmateriellområdet—Anneks om forsyningsikkerhet til avtalen mellom regjeringene i Danmark, Finland, Norge og Sverig* (TRA-20190409-010). Lovdata. <https://lovdata.no/traktat/2019-04-09-10>

Narvik Havn KF. (2022, november 23). *Om Narvik Havn—Narvik Havn.*

<https://www.narvikhavn.no/om-narvik-havn/>

Narvik Havn KF. (2023a, januar 9). *Ten-T - Narvik Havn.* <https://www.narvikhavn.no/en/knutepunkt-narvik/status/ten-t/>

Narvik Havn KF. (2023b). *NTP 2025-2036—Innspill fra Narvik Havn KF.*

https://www.regjeringen.no/contentassets/b9a25c914da84256bbe1ea4b9f8b5dd3/privatvirksomhet/narvik-havn-kf.pdf?uid=Narvik_Havn_KF

Nasjonal sikkerhetsmyndighet. (2023). *Risiko 2023; Økt uforutsigbarhet krever høyere beredskap* (Nr. 2023). <https://nsm.no/getfile.php/1312547-1676548301/NSM/Filer/Dokumenter/Rapporter/Risiko%202023%20-%20Nasjonal%20sikkerhetsmyndighet.pdf>

NATO. (u.å.-a). *NATO Crisis Management Exercise 2023 (CMX23)*. NATO. Hentet 24. oktober 2023, fra https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_212527.htm

NATO. (u.å.-b). *The North Atlantic Treaty*. NATO. Hentet 23. oktober 2023, fra https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_17120.htm

NATO. (2022). *NATO 2022—Strategic concept*. <https://www.nato.int/strategic-concept/>

NATO. (2023a, august 2). *Resilience, civil preparedness and Article 3*. NATO.

https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_132722.htm

NATO. (2023b, november 15). *What is NATO?* Www.Nato.Int. [https://www.nato.int/nato-](https://www.nato.int/nato-welcome/index.html)

[welcome/index.html](https://www.nato.int/nato-welcome/index.html)

NATO Review - Resilience: The first line of defence. (2019, februar 27). NATO Review.

<https://www.nato.int/docu/review/articles/2019/02/27/resilience-the-first-line-of-defence/index.html>

NDPTL. (2023). *Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics—NDPTL*. Ndpttl.Org.

<https://ndptl.org/ndptl/>

NORDEFECO. (2009). *Memorandum Of Understanding between The Ministry of Defence of The Kingdom of Denmark and The Ministry of Defence of the Republic of Finland and The Ministry for Foreign Affairs of Iceland and The Ministry of Defence of the Kingdom of Norway and the Government of Sweden on Nordic Defence Cooperation*.

<https://www.nordefco.org/Files/nordefco-mou.pdf>

NORDEFECO. (2018). *NORDIC DEFENCE COOPERATION VISION 2025*.

<https://www.nordefco.org/Files/nordefco-vision-2025-signed.pdf>

Nordisk samarbeid. (u.å.-a). *Om Nordisk ministerråd*. norden.org. Hentet 7. desember 2023, fra

<https://www.norden.org/no/information/om-nordisk-ministerrad>

Nordisk samarbeid. (u.å.-b). *Om Nordisk råd*. norden.org. Hentet 7. desember 2023, fra

<https://www.norden.org/no/information/om-nordisk-rad>

NOU 2023: 14. (2023). *Forsvarskommisjonen av 2021—Forsvar for fred og frihet*.

Forsvarskommisjonen av 2021.

<https://www.regjeringen.no/contentassets/8b8a7fc642f44ef5b27a1465301492ff/no/pdfs/nu202320230014000dddpdfs.pdf>

NOU 2023: 17. (2023). *Nå er det alvor. Rustet for en usikker fremtid*. Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon.

<https://www.regjeringen.no/contentassets/4b9ba57bebae44d2bebf845ff6cd5f5/no/pdfs/nou202320230017000dddpdfs.pdf>

Nybakken, S. C. (2021, april 20). *Troverdig beredskap forebygger krig*. Forsvaret.

<https://www.forsvaret.no/heimevernet/aktuelt/-troverdig-beredskap-forebygger-krig>

Nærings- og fiskeridepartementet. (2023a). *Høringsnotat—Forslag til forskrift om havners beredskap og støtte til Forsvaret ved kriser og i krig (havneberedskapsforskriften)*.

<https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.kystverket.no%2Fcontentassets%2Fcdbc27b74b4e4b14a3ffd531d49649f0%2Fhoringsnotat-havneberedskapsforskrift.docx&wdOrigin=BROWSELINK>

Nærings- og fiskeridepartementet. (2023b). *Høringsutkast—Forskrift om havners beredskap og støtte til Forsvaret ved kriser og i krig (havneberedskapsforskriften) [Høring]*.

<https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.kystverket.no%2Fcontentassets%2Fcdbc27b74b4e4b14a3ffd531d49649f0%2Fhoringsnotat-havneberedskapsforskrift.docx&wdOrigin=BROWSELINK>

Otterbu, Ø. (2018). *Organisering av vertslandsstøtte i totalforsvaret: Finner ressursene hverandre?*

[Masteroppgave, Forsvarets Høgskole]. BRAGE. <https://fhs.brage.unit.no/fhs-xmlui/bitstream/handle/11250/2584870/2018%20Masteroppgave%20Otterbu%20c3%98yste.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

PESCO. (u.å.). *Military Mobility (MM) | PESCO*. Hentet 17. desember 2023, fra

<https://www.pesco.europa.eu/project/military-mobility/>

Politiets sikkerhetstjeneste. (2023). *Nasjonal trusselvurdering 2023* (Nr. 2023). Politiets

sikkerhetstjeneste. <https://www.pst.no/alle-artikler/trusselvurderinger/ntv-2023/>

Prop. 14S (2020-2021). (2020). *Evne til forsvar—Vilje til beredskap; Langtidsplan for forsvarssektoren*.

Forsvarsdepartementet.

<https://www.regjeringen.no/contentassets/81506a8900cc4f16bf805b936e3bb041/no/pdfs/prp202020210014000dddpdfs.pdf>

Prop. 73S (2011–2012). (2012). *Et forsvar for vår tid*. Forsvarsdepartementet.

<https://www.regjeringen.no/contentassets/e6b0d7ef3c26457ab6ef177cd75b5d32/no/pdfs/prp201120120073000dddpdfs.pdf>

Samferdselsdepartementet. (2023, september 27). *Samferdselsministeren har mottatt to utredninger om utvikling av transportsystemet i Nord-Norge*. Regjeringen.no; regjeringen.no.

<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/samferdselsministeren-har-mottatt-to-utredninger-om-utvikling-av-transportsystemet-i-nord-norge/id2995707/>

Samfunnssikkerhetsinstruksen. (2017). *Instruks for departementenes arbeid med samfunnssikkerhet (samfunnssikkerhetsinstruksen)* (FOR-2017-09-01-1349). Lovdata.

<https://lovdata.no/forskrift/2017-09-01-1349>

Saxi, H. L. (2011). Nordic defence cooperation after the Cold War. *Oslo Files on Defence and Security*, 1/2011. <https://fhs.brage.unit.no/fhs-xmlui/bitstream/handle/11250/99335/SAXI%2c%20Nordic%20defence%20Cooperation%20after%20the%20Cold%20War%20%282011%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

<https://fhs.brage.unit.no/fhs-xmlui/bitstream/handle/11250/99335/SAXI%2c%20Nordic%20defence%20Cooperation%20after%20the%20Cold%20War%20%282011%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Saxi, H. L. (2019). The rise, fall and resurgence of Nordic defence cooperation. *International Affairs*, 95(3), 659–680. <https://doi.org/10.1093/ia/iiz049>

Siiri, R., Grønland, S. E., Gjære, J., Netter, J. E., & Fuentes, D. R. (2021). *Kortversjon av rapport Regional godsstrømanalyse Trøndelag* (Nr. 630559-01-01).

<https://www.trondelagfylke.no/contentassets/7780cae1602841d488ae40912592237e/kortversjon-av-godsstromanalyse-trondelag-siste-versjon.pdf>

Skogvang, S. F. (2023). Fosen-saken. I E. Bolstad (Red.), *Store norske leksikon*. <https://snl.no/Fosen-saken>

Snyder, H. (2019). Literature review as a research methodology: An overview and guidelines.

Journal of Business Research, 104, 333–339. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2019.07.039>

- Statsministerens kontor. (2017). *Ansvar for samfunnssikkerhet i sivil sektor på nasjonalt nivå og Justis- og beredskapsdepartementets samordningsrolle innen samfunnssikkerhet og IKT-sikkerhet—Lovdata* (FOR-2017-03-10-312). Lovdata. <https://lovdata.no/forskrift/2017-03-10-312>
- St.meld.nr.37 (2004–2005). (2005). *Flodbølgekatastrofen i Sør-Asia og sentral krisehåndtering*. Det kongelige Justis- og politidepartement. <https://www.regjeringen.no/contentassets/4867117e76b94e948426aa25d895cbde/no/pdfs/stm200420050037000dddpdfs.pdf>
- The Joint Working Group Between Finland and Norway on the Arctic Railway. (2019). *Final Report of the Joint Working Group Between Finland and Norway on the Arctic Railway* (Publications of the Ministry of Transport and Communications 2019:4). https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161367/LVM_4_2019_Arctic%20Railway.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Torp, O.-C. (2022). *To naboland til Russland: Hvorfor organiserer Norge og Finland sin militære logistikk forskjellig?* [Masteroppgave, Forsvarets Høgskole]. BRAGE. https://fhs.brage.unit.no/fhs-xmlui/bitstream/handle/11250/3021200/%5b16%5d%20Ole-Christian%20Torp_OPG5101%20Ole-Christian%20Torp%202022.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Trans-European Transport Network (TEN-T)*. (u.å.). Hentet 30. oktober 2023, fra https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en
- Trondal, J. (2023). EUs fire friheter. I *Store norske leksikon*. https://snl.no/EUs_fire_friheter
- Trondheim Havn. (2019). *Et havnekraftig Trøndelag; Trondheim havn strategiplan 2019–2030*. <https://trondheimhavn.no/wp-content/uploads/2019/06/trondheim-havn-strategi-2030.pdf>
- U.S Department of Defense. (2022). *US DoD Fact sheet: 2022 Strategy*.

Utenriksdepartementet. (2023, mai 3). *Svar på spørsmål om forsyningslinjer i Norden i forbindelse med Nato-utvidelsen*. Regjeringen.no. <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/svar-pa-sporsmal-om-sverige-og-finland-i-nato/id2975174/>

Virki, T. (2019, mai 9). Finland-Norway rail link planned to fit Arctic sea routes. *Reuters*.
<https://www.reuters.com/article/idUSKCN1SF0YD/>

Wigell, M., Hägglund, M., Fjäder, C., Hakala, E., Ketola, J., & Mikkola, H. (2022). *Nordic resilience: Strengthening cooperation on security of supply and crisis preparedness* (Nr. 70).
https://www.fiaa.fi/wp-content/uploads/2022/09/report70_nordic-resilience_strengthening-cooperation-on-security-of-supply-and-crisis-preparedness.pdf

Winge, A. S. (2021). Felles situasjonsforståelse. I A.-K. Larssen (Red.), *Beredskap og krisehåndtering; Utfordringer på sentralt, regionalt og lokalt nivå* (s. 64–85).

Yin, R. K. (2018). *Case study research and applications: Design and methods* (Sixth edition). SAGE.

Aarbergbotten, T. S. (2023). *Nasjonal transportplan 2025-2036; Høringsinnspill Trøndelag fylkeskommune*. Trøndelag fylkeskommune.
https://www.regjeringen.no/contentassets/b9a25c914da84256bbe1ea4b9f8b5dd3/annen-offentlig-etat/trondelag-fylkeskommune.pdf?uid=Tr%C3%B8ndelag_fylkeskommune

Vedlegg


- Vedlegg A: Godkjennelse fra Sikt
- Vedlegg B: Informasjonsskriv og samtykkeerklæring
- Vedlegg C: Intervjuguide



[Meldeskjema](#) / [Forsyningsikkerhet i Norden - er Norge sin rolle bevisst?](#) / Vurdering

Vurdering av behandling av personopplysninger

Referansenummer
104451

Vurderingstype
Automatisk 

Dato
21.11.2023

Tittel
Forsyningsikkerhet i Norden - er Norge sin rolle bevisst?

Behandlingsansvarlig institusjon
Forsvarets Høgskole / Forsvarets stabsskole

Prosjektansvarlig
Cathrine Otteraaen

Student
Fridtjof Joys Christensen

Prosjektperiode
13.09.2023 - 20.12.2023

Kategorier personopplysninger
Alminnelige

Lovlig grunnlag
Samtykke (Personvernforordningen art. 6 nr. 1 bokstav a)

Behandlingen av personopplysningene er lovlig så fremt den gjennomføres som oppgitt i meldeskjemaet. Det lovlige grunnlaget gjelder til 20.12.2023.

[Meldeskjema](#) 

Grunnlag for automatisk vurdering

Meldeskjemaet har fått en automatisk vurdering. Det vil si at vurderingen er foretatt maskinelt, basert på informasjonen som er fylt inn i meldeskjemaet. Kun behandling av personopplysninger med lav personvernulempe og risiko får automatisk vurdering. Sentrale kriterier er:

- De registrerte er over 15 år
- Behandlingen omfatter ikke særlige kategorier personopplysninger;
 - Rasemessig eller etnisk opprinnelse
 - Politisk, religiøs eller filosofisk overbevisning
 - Fagforeningsmedlemskap
 - Genetiske data
 - Biometriske data for å entydig identifisere et individ
 - Helseopplysninger
 - Seksuelle forhold eller seksuell orientering
- Behandlingen omfatter ikke opplysninger om straffedommer og lovovertridelser
- Personopplysningene skal ikke behandles utenfor EU/EØS-området, og ingen som befinner seg utenfor EU/EØS skal ha tilgang til personopplysningene
- De registrerte mottar informasjon på forhånd om behandlingen av personopplysningene.

Informasjon til de registrerte (utvalgene) om behandlingen må inneholde

- Den behandlingsansvarliges identitet og kontaktopplysninger
 - Kontaktopplysninger til personvernombudet (hvis relevant)
 - Formålet med behandlingen av personopplysningene
 - Det vitenskapelige formålet (formålet med studien)
 - Det lovlige grunnlaget for behandlingen av personopplysningene
 - Hvilke personopplysninger som vil bli behandlet, og hvordan de samles inn, eller hvor de hentes fra
 - Hvem som vil få tilgang til personopplysningene (kategorier mottakere)
 - Hvor lenge personopplysningene vil bli behandlet
-
- Retten til å trekke samtykket tilbake og øvrige rettigheter

Vi anbefaler å bruke vår [mal til informasjonsskriv](#).

Informasjonssikkerhet

Du må behandle personopplysningene i tråd med retningslinjene for informasjonssikkerhet og lagringsguider ved behandlingsansvarlig institusjon. Institusjonen er ansvarlig for at vilkårene for personvernforordningen artikkel 5.1. d) riktighet, 5. 1. f) integritet og konfidensialitet, og 32 sikkerhet er oppfylt.

Vil du delta i forskningsprosjektet

Forsyningssikkerhet i Norden – er Norge sin rolle bevisst?

Dette er et spørsmål til deg om å delta i et forskningsprosjekt hvor formålet er å se på hva Norges rolle kan være i Finlands forsyningssikkerhet, dersom all skipstrafikk inn til Østersjøen blokkeres. I dette skrevet gir jeg deg informasjon om målene for prosjektet og hva deltakelse vil innebære for deg.

Formål

Masteroppgave ved Forsvarets høgskole - Stabsskolen:

Formålet med masteroppgaven er å beskrive hvilke krav og forventninger som stilles til Norge dersom Østersjøen blokkeres. Store deler av Finsk import kommer på kjøll, og må dermed over på andre transportformer og akser. Oppgaven skal belyse hvilke krav som stilles av NATO/EU/andre til finsk beredskap på dette området, samt hvilken rolle det er naturlig at Norge får i en slik situasjon. Videre vil det være naturlig å se på hvilke forutsetninger Norge har for dette, hva som er kjente styrker og svakheter, bi-/tri-laterale avtaler og andre aspekter som vil være relevante.

Det er ikke planlagt å bruke opplysningene innsamlet i forbindelse med dette prosjektet til noe annet enn denne masteroppgaven.

Hvem er ansvarlig for forskningsprosjektet?

Forsvarets høgskole ved Stabsskolen er ansvarlig for prosjektet.

Hvorfor får du spørsmål om å delta?

Grunnen til at jeg ønsker å spørre deg om å delta/hjelpe meg er at det fremstår som om du er en ressursperson innen ett eller flere fagområder som er relevante i denne masteroppgaven.

Jeg har funnet frem til deg ved å lese litteratur hvor ditt arbeid er gjort kjent, eller ved å bli tipset av andre om at jeg bør kontakte deg.

Hva innebærer det for deg å delta?

Å delta vil for deg innebære et intervju i form av en uformell- og ustrukturert samtale som vil være basert på din ekspertkunnskap om en eller flere av fagområdene masteroppgaven omhandler.

Det er frivillig å delta

Det er frivillig å delta i prosjektet. Hvis du velger å delta, kan du når som helst trekke samtykket tilbake uten å oppgi noen grunn. Alle dine personopplysninger vil da bli slettet. Det vil ikke ha noen negative konsekvenser for deg hvis du ikke vil delta eller senere velger å trekke deg.

Ditt personvern – hvordan vi oppbevarer og bruker dine opplysninger

Vi vil bare bruke opplysningene om deg til formålene vi har fortalt om i dette skrevet. Vi behandler opplysningene konfidensielt og i samsvar med personvernregelverket.

- Det er bare undertegnende og evt. min veileder som vil kunne få tilgang til dine opplysninger.
- Opplysningene som samles inn om deg vil være navn og kontaktinformasjon som registreres i et eget dokument i et filområde på min personlige passordbeskyttede PC fra Forsvaret.

Det vil ikke være mulig å gjenkjenne deg som person i masteroppgaven, såfremt du ikke er forfatter av litteratur/kilde det henvises til i teksten.

Hva skjer med personopplysningene dine når forskningsprosjektet avsluttes?

Prosjektet vil etter planen avsluttes 30.12.2023. Etter prosjektslutt vil datamaterialet med dine personopplysninger slettes.

Hva gir oss rett til å behandle personopplysninger om deg?

Vi behandler opplysninger om deg basert på ditt samtykke.

På oppdrag fra Forsvarets høgskole – Stabsskolen, har Sikt – Kunnskapssektorens tjenesteleverandør vurdert at behandlingen av personopplysninger i dette prosjektet er i samsvar med personvernregelverket.

Dine rettigheter

Så lenge du kan identifiseres i datamaterialet, har du rett til:

- innsyn i hvilke opplysninger vi behandler om deg, og å få utlevert en kopi av opplysningene
- å få rettet opplysninger om deg som er feil eller misvisende
- å få slettet personopplysninger om deg

- å sende klage til Datatilsynet om behandlingen av dine personopplysninger

Hvis du har spørsmål til studien, eller ønsker å vite mer om eller benytte deg av dine rettigheter, ta kontakt med:

- *Student: Forsvarets høgskole, Stabsskolen ved Fridtjof Joys Christensen*
 - *E-post: fchristensen@mil.no*
 - *Telefon: 932 02 283*
- *Veileder: Forsvarets høgskolen, Sjøkrigsskolen ved Cathrine Otteraaen*
 - *E-post: cotteraaen@mil.no*
 - *Telefon: 957 53 225*

Hvis du har spørsmål knyttet til vurderingen som er gjort av personverntjenestene fra Sikt, kan du ta kontakt via:

- Epost: personverntjenester@sikt.no eller telefon: 73 98 40 40.

Med vennlig hilsen

Cathrine Otteraaen
(Veileder)

Fridtjof Joys Christensen
(Student)

Samtykkeerklæring

Jeg har mottatt og forstått informasjon om prosjektet «Forsyningssikkerhet i Norden – er Norge sin rolle bevisst?», og har fått anledning til å stille spørsmål. Jeg samtykker til:

- å delta i intervju

Jeg samtykker til at mine opplysninger behandles frem til prosjektet er avsluttet

(Signert av prosjektdeltaker, dato)

Intervjuguide for prosjektet

«Forsyningssikkerhet i Norden – er Norge sin rolle bevisst?»

Intervjuene i dette prosjektet skal være uformelle og individuelle informantintervjuer med ressurspersoner som jeg finner frem til i underveis i arbeidet med litteraturen eller etter anbefalinger fra andre jeg snakker med i forbindelse med prosjektet. Det vil ikke være noen fast struktur på intervjuene, utover at jeg presenterer meg og mitt prosjekt og forklarer hvorfor jeg kontakter vedkommende og hva jeg tror de kan bidra med. Informasjonsskriv og samtykkeskjema vil forelegges enten elektronisk eller på papir, slik at intervjuobjektet vil være klar over sine rettigheter.

Intervjuene vil foregå på følgende måter, dog uten at det tas opptak av lyd/bilde:

- Ansikt til ansikt
- På telefon
- Videosamtale på Teams
- E-post-korrespondanse

De overordnede temaene jeg er interessert i å finne ut mer om, er i skrivende stund som følger:

- Overordnede krav NATO/EU/andre medlemsorganisasjoner stiller til sine medlemsland
- Relevante avtaleverk mellom Norge, Sverige og Finland, både bi- og tri-lateralt
- Beredskap innen logistikk og forsyning – både på sivil og militær side i de tre landene
- Forsvarskommisjon, totalberedskapskommisjon, Nasjonal transportplan og andre nasjonale offentlige dokumenter og utredninger.
- Det norske totalforsvarets rolle i et slikt scenario

Utover dette vil prosjektet med stor sannsynlighet endre seg noe underveis, men det skal ikke få konsekvenser for de overordnede temaene som er beskrevet, ei heller intervjuformen.