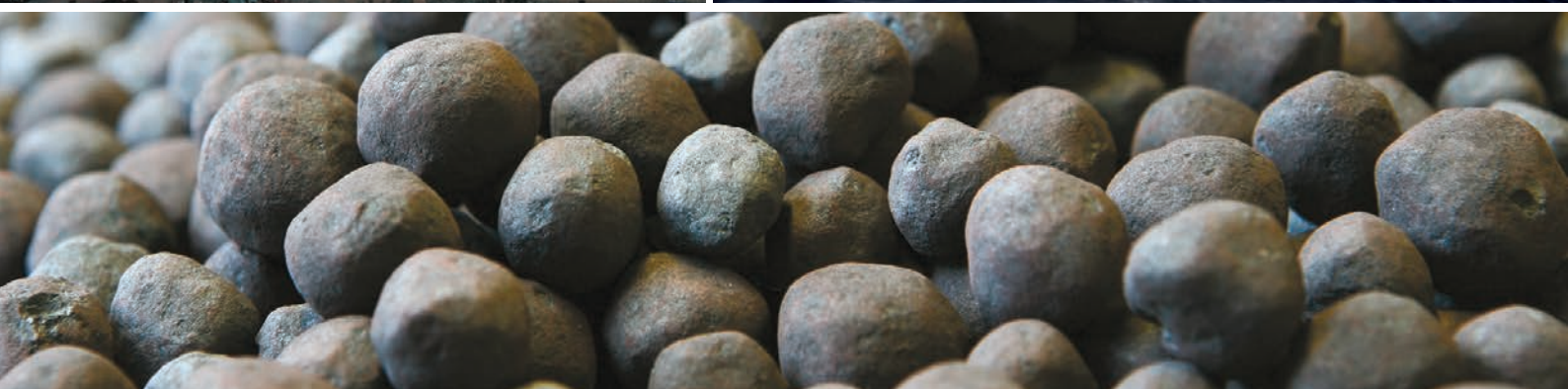




Banekorridoren for fremtiden

En analyse av samfunnsnytten av Ofotbanen



Banekorridoren for fremtiden

En analyse av samfunnsnytten av Ofotbanen

Mars 2015



Forord

Regulære godstog mellom Narvik og Oslo via Ofotbanen startet opp i 1993. Ofotbanen har i løpet av disse 22 årene blitt hovedkorridoren mellom Sør- og Nord-Norge for stykkgoods. Den blir stadig viktigere for forbrukere og næringsliv i alle de tre nordligste fylkene.

Samtidig opplever brukerne av Ofotbanen at punktligheten i banetrafikken har blitt dårligere siden 2010. Det skyldes at kapasitetsutnyttelsen er over 80 %. Pågående og planlagte investeringer i nye kryssingsspor og tilrettelegging for lengre tog vil bare gjøre det mulig å ta unna økningen som er varslet på kort sikt. Forventet vekst i malmtrafikken og persontrafikken vil medføre at kapasiteten knapt holder følge med endringer i behovet.

Ofothanealliansen har derfor tatt initiativ til utarbeidelse av en analyse av samfunnsnyttene av Ofotbanen/Malmbanen for Narvikregionen og Nord-Norge. Jernbanen er i ferd med å bli like verdifull for vår landsdel som for våre naboer på den andre siden av grensen. I statlig sammenheng beregnes samfunnsnyttene med utgangspunkt i brukernes betalingsvilje for et bedre transporttilbud. Gjennom to nytte-kostnadsanalyser i 2012/2013 i Norge og Sverige er det beregnet at etablering av dobbeltspor på Ofotbanen/Malmbanen er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Jernbaneverket har i sin analyse beregnet at netto nåverdi per investert krone er 2,09, dvs. at samfunnsnyttene er mer enn dobbelt så høye som den statlige investeringen. Nyttene er beregnet utelukkende på grunnlag av prognoser for malmtrafikken og persontrafikken.

Ofothanealliansen ønsker med denne rapporten å synliggjøre samfunnsnyttene av Ofotbanen/Malmbanen for Nord-Norge som kommer i tillegg til og som supplerer nytte-kostnadsanalysene i statlig regi. På grunnlag av virksomheten i 2014 har

analysen konkludert med følgende verdiskapning for containertrafikken alene mellom Sør- og Nord-Norge:

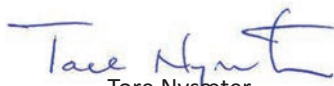
- 1000 sysselsatte i Narvikregionen, der de direkte drifts-avhengige ringvirkningene utgjør ca. 700 årsverk.
- 200 millioner kroner i årlige sparte transportkostnader, fortrinnsvis for det eksportrettede næringslivet i landsdelen.
- 100 millioner kilometer i sparte lastebiltransporter per år.
- Sparte ulykkeskostnader

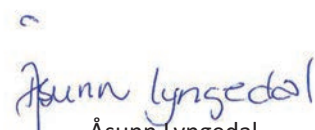
De samlede sysselsettingsvirkningene av både containertrafikken, persontrafikk og malmtrafikken for Narvikregionen anslås til i overkant av 2100 årsverk.

Alternativet til investering i dobbeltspor på Ofotbanen er at kapasiteten på lang sikt forblir på 27 togpar per døgn. Fordelingsforskriften for kapasitet på jernbane tilsier da at det fra 2020 ikke er plass til annet gods på banen enn malm og persontrafikk. Da kan vi stå i en situasjon om få år der sjømatnæringen har mistet den kostnadseffektive korridoren for eksport av fersk sjømat og at den miljøvennlige gods-korridoren til Nord-Norge er borte.

Mange rapporter peker på at Nord-Norge er mulighetenes landsdel på grunn av råvareressursene i nord. For å bringe bearbejdede råvarer til markedene i Europa på en sikker, miljøvennlig og konkurransedyktig måte er Ofotbanen/Malmbanen en helt avgjørende transportkorridor. Det finnes ingen alternativer til videre utvikling av kapasiteten på banestrekningen uten at det gir en betydelig økning i antall vogntog over lange strekninger med de miljøulempene det har. Uten utbygging av dobbeltspor vil ikke de mange mulighetene som denne rapporten beskriver bli realisert.

Narvik, mars 2015


Tore Nysæter
Leder for styringsgruppen i
Ofotbanealliansen


Åsunn Lyngedal
Prosjektleder

Innhold

Forord	4
Sammendrag	7
1 Innledning	14
1.1 Bakgrunn	14
1.2 Den samfunnsøkonomiske nytten av samferdselsinfrastruktur	14
1.3 Klima og regional utvikling	15
1.4 Forventninger til økt satsing på godstransport på bane	16
1.5 Det statlige beregningsgrunnlaget for samfunnsnytte	17
1.6 Nåværende trafikkgrunnlag for Ofotbanen	17
1.7 Den aller viktigste forbindelsen mellom nord og sør	18
2 Beregning av samfunnsnyttien av Ofotbanen	19
2.1 Fire hovedgrupper for samfunnsnyttet	19
2.2 Samfunnsøkonomiske ringvirkninger	19
2.3 Direkte sysselsettingsvirkninger innen kjerneområdene	20
2.4 Sysselsettingsvirkninger som følge av investeringer	20
2.5 Persontrafikken over Ofotbanen	21
2.6 Samlede sysselsettingsvirkninger i Narvikregionen	23
2.7 Økonomiske gevinster for næringslivet i Nord-Norge	23
2.8 Miljøgevinster ved bruk av Ofotbanen	25
3 Betydelig vekstpotensial i nåværende trafikkgrunnlag	27
3.1 Kontinuerlig containervekst siden 1993	27
3.2 Fortsatt overføringspotensial innen detaljhandelsvarer	27
3.3 Transportene av fersk sjømat over Ofotbanen	28
3.4 Lyse utsikter for sjømatnæringen	29
3.5 Forventet produksjonsvekst i mineralnæringen i Sverige	31

4	Nye fremtidige transportbehov på bane	33
4.1	Mange muligheter for regional næringsutvikling	33
4.2	Transport av naturgass på Ofotbanen	34
4.3	Barrierer for økt grenseoverskridende trafikk	34
4.4	Harmonisering av regelverket for regionale transporttilskudd	35
4.5	Ototbanen og de virkelig lange transportene	36
5	Nye infrastrukturinvesteringer må til	39
5.1	Kapasitetsutredninger i regi av transportetatene	39
5.2	Finansiering av utbyggingen av Ofotbanen/Malmbanen	40
5.3	Prioritering av trafikken ved kapasitetsbrist	40
5.4	Ototbanens internasjonale betydning	41
6	Oppsummering og anbefalinger	43
6.1	Høy verdiskaping i containertrafikken på Ofotbanen	43
6.2	Vekst og bærekraft i mineralnæringen	43
6.3	Mange muligheter for vekst og verdiskaping	43
6.4	Godstransport med skip og tog over lange avstander må prioriteres	45
6.5	Ototbanen – godskorridoren for framtiden	45
	Kildehenvisninger	46
	Andre litteraturkilder	46

Sammendrag

På vegne av Ofotbanealliansen har Narvik Havn KF tatt initiativ til utarbeidelse av en samfunnsøkonomisk analyse av betydningen av Ofotbanen for Narvikregionen, Nord-Norge og Norge. Initiativet skyldes manglende transportkapasitet på Ofotbanen og Malmbanen, både på kort og lang sikt. Ytterligere kapasitetsutvidende tiltak som ivaretar alle brukerinteresser og nye muligheter for gods på bane må vedtas i Nasjonal transportplan 2018-2027.

Analysen er utført av Geir Berg i SITMA AS i samarbeid med Roald Sand i Trøndelag Forskning og Utvikling AS (TFOU). SITMA utfører transportanalyser for offentlige myndigheter med særlig fokus på næringslivets transporter og tilrettelegging for regional utvikling. TFOU er et samfunnsfaglig forskningsinstitutt som driver forskning og utviklingsarbeid basert på oppdrag fra privat og offentlig sektor.

I statlig sammenheng beregnes nytteverdien av statlige investeringer på grunnlag av brukernes betalingsvilje for tiltaket. Betalingsviljen er avhengig av omstendighetene og mange ulike faktorer i et kommersielt marked. Ofte er det ikke mulig å velge andre transportmidler eller transportkorridorer, som for malmtrafikken og delvis for sjømatnæringen. Jernbaneverket utførte i 2013 en nytte-kostnadsanalyse av en potensiell investering i dobbeltspor på Ofotbanen og Malmbanen, dvs. både på norsk og svensk side. Her ble det forutsatt at nytten for malmtrafikken er differansen mellom salgsprisen for malmen og produksjonskostnadene da det ikke finnes andre transportalternativer enn fremføring på bane over Narvik eller Luleå. Et dekningsbidrag på ca. 25 USD ble lagt til grunn (189 kroner). Jernbaneverket kom til en beregnet netto nåverdi per investert krone på 2,09, dvs. at samfunnsnyttien er mer enn dobbelt så høy som den offentlige investeringen i dobbeltspor. Nyttien for containertrafikken ble ikke beregnet.

I denne rapporten beregnes nytteverdien av Ofotbanen for containertrafikken mellom sør og nord, både i dag og ved en

fremtidig utvikling der kapasiteten i banenettet er tilfredsstillende. Det er lagt vekt på faktorer som i stor grad kommer i tillegg til det statlige beregningsgrunnlaget, som sysselsettingseffekter, nytten for næringslivet ut over gjeldende transportpriser på bane og miljøgevinstene. I arbeidet er det lagt særlig vekt på sysselsettingsvirkningene for Narvikregionen både for malm og stykkgoods. Det er gjennomført en rekke intervjuer i kombinasjon med sammenstilling av informasjon fra Statistisk sentralbyrå og andre rapporter som er relevante for analysen. Narvik Havn har vært en viktig bidragsyter. Beregningen av de indirekte virkninger er basert på modellverktøyet PANDA. Dette er det mest benyttede modellverktøyet for slike beregninger i Norge de siste 20 årene. Pandasystemet forvaltes av Pandagruppen som består av 16 av landets fylker samt Kommunal- og regionaldepartementet.

Jevn vekst i containertrafikken over Ofotbanen mellom Sør- og Nord-Norge

Rutegående transport av containere på bane over Ofotbanen mellom Sør- og Nord-Norge startet i 1993. I løpet av disse 22 årene har det vært en jevn vekst i godsslaget i begge retninger. Siden 2007 har antall enheter økt med 31 %. Målt i tonn har sjømateksporten på bane økt med hele 217 % i samme periode. Til sammenligning har det knapt vært vekst i containertransportene på bane for landet som helhet samme tidsrom. Veksten var spesielt høy i 2014. I 2013 ble det opprettet en mindre godsterminal i Kiruna som supplerer terminalen i Narvik. Denne ble tatt i bruk av kombitrafikken i 2014. Terminalen i Kiruna har utvidet det geografiske nedslagsfeltet for banetransportene samtidig som det demper de negative virkningene av den høye kapasitetsutnyttelsen i banenettet. Banestrekningen mellom Oslo og Narvik gjennom Sverige er den viktigste korridoren for transport av stykkgoods mellom Sør- og Nord-Norge for næringslivet nord for Vestfjorden. Narvik har ideell beliggenhet for både gods- og persontrafikk mellom sør og nord og for distribusjon av varer i



Nord-Norge. Korridoren har god retningsbalanse med dagligvarer mot nord og sjømat mot sør som de viktigste varegruppene.

I Narvik har den eksportrettede tungindustrien på Nordkalotten tilgang til en isfri havn som kan betjene store skip. Ofofbanen er helt avgjørende for malmtransportene fra mineralindustrien i Nord-Sverige. Utskipningen av malm over Narvik startet i januar 1903. Byens historiske utvikling er i stor grad tuftet på malmtrafikken og den sentrale plasseringen som regionalt transportknutepunkt.

Den samfunnsøkonomiske nytten av Ofofbanen

Den samfunnsøkonomiske nytten er inndelt i fire hovedkategorier med fokus på sysselsetting, økonomiske gevinster og reduserte klimautslipp. Nytten er tallfestet så langt som mulig basert på trafikken i 2014:

- Sysselsettingen som følge av trafikken over Ofofbanen er beregnet til 1342 sysselsatte i Narvikregionen. Av dette er

ca. 60 % relatert til containertrafikken, ca. 35 % til malmtrafikken og ca. 5 % til persontrafikken. De direkte driftsavhengige virkningene er stipulert til 1015 sysselsatte.

- Sysselsettingen som følge av investeringer i terminalanlegg og kryssingsspor er beregnet til 767 årsverk i anleggsektoren i Narvikregionen som et gjennomsnitt for de siste seks årene. Det er investert ca. 6 mrd. kroner siden 2008, fortrinnsvis i regi av gruveindustrien. 50 % av sysselsettingen relatert til disse investeringene anses å være hjemmehørende i Narvikregionen og 50 % i andre regioner eller andre land.
- Containertrafikken mellom nord og sør på bane har skapt en mernytte for næringslivet i hele Nord-Norge på ca. 200 millioner kroner per år sammenlignet med anvendelse av andre transportkorridorer og andre transportmidler. Mernytten er hovedsakelig knyttet til kostnadsbesparelser ved bruk av jernbane. Størst nytte av banekorridoren gjennom Sverige har sjømatnæringen som i begrenset omfang kan anvende annen transport.
- Ofofbanen med tilhørende banekorridorer mellom nord

og sør har ført til en besparelse på ca. 100 millioner kjøretøykilometer i veinettet. Det tilsvarer 25.000 vogntog tur/retur Narvik-Oslo hvert år eller 500 vogntog per uke. Omfanget tilsvarer 80.000 tonn CO₂ i reduserte klimagassutslipp ved et utslipp på 0,8 kg CO₂ per kjøretøykilometer.

I likhet med andre transportkorridorer skaper trafikken over Ofotbanen samfunnsøkonomisk nytte som ikke kan omformes til økonomiske termer. Blant ringvirkningene er utviklingen av et omfattende teknisk fagmiljø i tilknytning til mineralnæringen og driften av baneinfrastrukturen. En annen vesentlig ringvirkning er investeringene i veinettet som reduserer kjøretiden med vogntog til/fra Narvik. For tiden pågår byggingen av Hålogalandsbrua der den største samfunnsnytt er basert på gevinstene for tungtrafikken.

Kapasiteten på Ofotbanen er sprengt

Både vareeiere og operatører uttrykker bekymring for de betydelige kapasitetsutfordringene som banestrekningen mellom Narvik og Kiruna har. Det påpekes at situasjonen har blitt gradvis forverret siden 2010. Omkring 30 % av kombitransportene i 2014 var mer enn én time forsinket sammenlignet med ruteplanen. Det var noe høyere forsinkelse ved ankomst til Narvik enn ved avgang fra Narvik. For malmtrafikken og persontrafikken var andelen henholdsvis 7 % og 6 %. Kanselleringer kommer i tillegg. I Nasjonal transportplan 2014-2023 er kapasiteten på norsk side forutsatt å øke med 35 % gjennom forlengelse og bygging av kryssingsspor, fra ca. 20 tog til 27 tog i hver retning per døgn. Nåværende trafikk er 16-17 tog per døgn i hver retning etter bortfall av malmtrafikken til Northland Resources. Denne var stipulert til 4 tog per døgn ved full

produksjon. Utfordringen er at kapasitetsutvidelsen til 27 togpar ikke er mer det som trengs til å ivareta økningen i malmtrafikken og den ordinære persontrafikken. LKAB har vedtatt å øke utvinningen av malm til opp mot 40 millioner tonn per år. Opptrappingen av produksjonen antas å starte i 2016. Det forventes at antall malmtog på Ofotbanen for malm fra LKAB øker med ca. 60 % til 17 togpar per døgn. Med de store investeringene som er gjennomført i regi av Northland Resources virker det mest sannsynlig at gruvedriften vil starte opp igjen med nye eiere. Da vil det ikke være kapasitet igjen til annet enn meget beskjeden vekst i norsk gods eller gods til/fra nye destinasjoner. Persontrafikken og malmtrafikken har prioritet ved knapphet på kapasitet.

Modellberegninger ved bruk av den nasjonale godsmodellen basert på forventet transportvolum i 2040 indikerer at 40 % av trafikken ved kapasitetsbrist vil bli overført til dør-til-dør transport med lastebil. Ytterligere 40 % vil bli lastet/losset i Kiruna, 15 % vil bli overført til sjøtransport (primært trafikken langs kysten i Nord-Troms og Vest-Finnmark) og 5 % vil bli overført til Nordlandsbanen. Terminalen i Kiruna må i så fall bygges ut til et helt annet omfang enn i dag.

Situasjonen er krevende, både på kort og lang sikt. En rekke rapporter peker på potensialet for, og sannsynligheten for, økt produksjon og distribusjon av råvarer og bearbejdede råvarer fra Nord-Norge og fra Nordkalotten. Ofotbanen/Malmbanen er den viktigste og ofte avgjørende transportkorridoren for å bringe produktene til markedet. Figuren nedenfor angir et realistisk bilde av etterspørselen etter banekapasitet i 2020 og 2030 angitt som antall tog per døgn:

Tog i hver retning per døgn	2014	2020	2030	Kommentarer
Nåværende trafikkgrunnlag:				
Malmtransport LKAB	10	17	20	Flere nye gruver under utvikling
Persontrafikk i faste ruter	2	4	6	Avhenger av etterspørselen
Kombitrafikk mellom Sør- og Nord Norge	4	6	8	Drivkraften er økt eksport
Sum tog i hver retning	16	27	34	
Muligheter som forventes realisert:				
Malmtransport Northland Resources	1	4	4	Ny drift etter konkursen må forventes
Transport av LNG til LKABs smelteverk	0	3	3	Prøveperiode pågår
Annen tungindustri fra Sverige/Finland	0	1	3	Ukentlige vognlaster i dag
Containertrafikk øst-vest over Narvik	0	?	?	Avhenger av rammebetingelsene
Charterbasert turisttrafikk	0	?	?	Sterk vekst i cruisetrafikken i 2015

Figur 1: Prognose for etterspørselen etter banekapasitet på Ofotbanen mot 2030.



I Jernbaneverkets utviklingsplan for Ofotbanen i 2012 ble det lagt til grunn en forventet etterspørsel i 2020 på 30-43 togpar per døgn. Utfordringen er ikke bare kapasiteten men også kravene til ankomst- og avgangstider. Tidspunktene for ankomst og avgang er helt avgjørende for banens attraktivitet for transport av dagligvarer. Containertrafikken konsentreres på særskilte dager og timer for å passe med tidspunktene for etterfylling av butikkhyllene og konsolideringen av fersk sjømat i Oslo for videre transport. Siden 2011 er det to operatører for containertransport på Ofotbanen. Det har vært med på å styrke banens konkurranseevne.

Alt peker mot videre vekst i etterspørselen

I løpet av få år har Ofotbanen blitt den foretrukne transportkorridoren for fersk sjømat til Europa fra de nordligste fylkene. I 2013 var godsvolumet på bane ca. 200.000 tonn, tilsvarende omkring en tredjedel av containertrafikken over Ofotbanen. 46 % av eksporten av fersk sjømat fra de tre nordligste fylkene ble transportert over denne korridoren. Salgsvolumet for sjømat fra akvakultur er tredoblet i Nord-Norge i perioden 2003-2012. Siden 2007 har sjømattransporten over Ofotbanen økt ca. 250 % mer enn veksten i salgsvolumet. Kombinasjonen av volumvekst og andelsvekst på bane vil etter hvert bli førende for transportvolumet over

Ofotbanen og gjennom Sverige til Osloregionen dersom regulariteten er tilfredsstillende. I sektoranalysen for de marine næringene i Nord-Norge i 2013 peker Sintef Fiskeri og Havbruk på det store uutnyttede potensialet innen fiske og fangst, oppdrett og andre marine næringer. Med nåværende trend innen havbruk vil volumet dobles innen 2030. Det pekes på at potensialet også kan medføre en ytterligere fordobling eller tredobling innen 2030.

Containertrafikken over Ofotbanen har økt med 5 % hvert år i gjennomsnitt siden 2007. Ved en videreføring av samme veksttakt vil det bli opp mot en fordobling av trafikken i 2030 sammenlignet med i dag. Dersom lastutnyttelsen per tog er på samme nivå som i 2014 er det behov for at antall togpar øker tilsvarende.

Stor sannsynlighet for nye varestrømmer over Ofotbanen

Intervjuer med vareeiere og speditører viser at jernbane-transport mellom Sør- og Nord-Norge har potensial for å overføre gods fra veitransport. Det krever at banen blir en pålitelig transportkorridor også for det mest tidskritiske godset. I tillegg kan jernbanen bli konkurransedyktig for varegrupper som i dag ikke transporteres på bane, som byggevarer og ulike former for industrigods. Analysen peker

på at myndighetenes tilrettelegging av konkurranseflaten mellom transportmidler og transportkorridorer har stor betydning for transportene av stykk gods. Videre vekst over Ofotbanen krever en tydeligere satsing på godstransport på jernbane og på Ofotbanen som den foretrukne transportkorridoren for gods mellom Sør- og Nord-Norge nord for Vestfjorden. Besparelsene for næringslivet og for miljøet kan dermed øke tilsvarende så sant rammebetingelsene ellers er like.

Det er vanskelig å forutsi hvordan økende trafikkstrømmer over Ofotbanen påvirker verdiskapning og sysselsetting i Narvikregionen. Ved utvidelse av produksjonen vil LKAB videreføre investeringene i Narvik. Erstatning av olje og kull i pellets-produksjonen med LNG vil føre til nye investeringer. En eventuell etablering av et DRI-anlegg vil øke investeringsomfanget ytterligere. Verdiskapningen kan forsterkes gjennom en koordinert satsing på bærekraftig næringsutvikling og transportinfrastruktur på tvers av landegrensene på Nordkalotten. Analysen peker på at den offentlige transportstøtten

for å redusere avstandskostnadene er ca. 20 ganger høyere til næringslivet i Nord-Sverige enn til næringslivet i Nord-Norge. Støtten bidrar til bil- og banetransport gjennom Sverige fremfor transport til nærmeste havn i Nord-Norge. Det foreslås at regelverket for reduserte avstandsulempet og tilrettelegging for lokal foredling av råvareressursene fornyes og harmoniseres på tvers av landegrensene. Det vil både være et miljøtiltak og et tiltak for økt verdiskapning der råvarene utvinnes.

Gjennom Joint Barents Transport Plan og inkludering av Ofotbanen i kjernenettverket i Trans European Transport Network, TEN-T, er det sendt sterke signaler om at tilrettelegging for grenseoverskridende trafikk på bane skal prioriteres. Realiseringen skjer gjennom bilaterale avtaler og i økende omfang med økonomiske bidrag fra brukerne. Vekst i øst-vest trafikken over Ofotbanen og Malmbanen avhenger av flere forhold. Uavhengig av utviklingen kreves en tydelig prioritering fra norske myndigheter. Det er behov for en offensiv holdning til tilrettelegging for økt verdiskapning på tvers av landegrensene.





I statlige nytte-kostnadsanalyser fremstår de største baneinvesteringene i Norge som samfunnsøkonomisk ulønnsomme. Blant hovedårsakene er enorme investeringsbehov knyttet til kapasitetsutvidende tiltak i byområdene. Nyttekostnadsberegningen som Jernbaneverket har foretatt viser at en investering i dobbeltspor i denne korridoren fremstår som vesentlig mer lønnsomt enn store planlagte investeringer i banesektoren i Sør-Norge. Helt sentrale forutsetninger er dermed innfridd.

Oppsummering

Ofofbanen og Malmabanen er unike i europeisk sammenheng. Få steder krysser så mye gods en landegrense. Foruten de nasjonale myndighetene har både private og offentlig eide virksomheter betydelige interesser i banene. Ofofbanen er en forlengelse av Malmabanen for å sikre svensk malmeksport. Det svenske jernbanenettet fungerer som en "missing link" i det norske jernbanenettet. Det er derfor viktig å finne finansieringsløsninger for Ofofbanen og Malmabanen som alle kan være tilfreds med.

De positive ringvirkningene for Nord-Norge og for miljøet av containertrafikken og forventet ny trafikk over Ofofbanen bør kunne bli høyere i perioden 2015-2040 enn i oppstartsperioden 1990-2015. Omkring 1000 årsverk relatert til denne trafikken i 2014 er et godt utgangspunkt for videre fremgang. Veksten i sjømatproduksjonen de siste årene på bane er imponerende. Næringen beretter om at utvidelse av kapasiteten med bygging av dobbeltspor er helt avgjørende for næringens leveringsevne og konkurransedyktighet. Potensialet for ytterligere råvareproduksjon og råvareforedling er stort på mange områder. Det forventes å bli mer fokus på korte leveringstider og kortreist verdiskapning som stimulerer til sysselsettingsvekst i landsdelen. Behovet for

transport- og logistikkjenester øker i samsvar med endringer i handelsmønstrene. Blant annet på denne bakgrunn har bystyret i Narvik vedtatt planlegging av nye terminal- og havnearealer.

Infrastrukturinvesteringer i Ofofbanen og Malmabanen er både viktige klimatiltak og viktige næringspolitisk tiltak.

Analysen peker på at best samfunnsnytte oppnås når investeringene støttes av andre tiltak. Slike tiltak er:

- En tydelig prioritering av Ofofbanen som den viktigste transportkorridoren for stykkgods mellom Sør- og Nord-Norge gjennom tiltak og avtaler i samarbeid med Trafikverket i Sverige.
- Harmonisering, fornyelse og forbedringene av transportstøtteordningene som demper avstandsulempene for næringslivet på Nordkalotten.
- Samordning av næringspolitikken, miljøpolitikken og samferdselspolitikken på nordisk nivå slik at transportkapasiteten over Ofofbanen ikke blir en barriere for satsing på miljøtiltak og industriell utvikling i Nord-Sverige og Nord-Finland.

«Ofofbanen og Narvik er veldig viktig for sjømatnæringen. Vi regner at det er 100 arbeidsplasser i Narvik knyttet til sjømattransporten over Ofofbanen. Utvidelse av kapasiteten med bygging av dobbeltspor er avgjørende for næringens leveringsevne og konkurransedyktighet.»

Kommunikasjonsdirektør i Cermaq, Lise Bergan



1. Innledning

1.1 Bakgrunn

På oppdrag fra Narvik Havn KF (forkortet til NH) har Sitma as og Trøndelag Forskning og Utvikling AS (TFoU) gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse av betydningen av Ofotbanen. Sitma er et rådgivningsfirma innen transport og logistikk med inngående kjennskap til næringslivets transport. Sitma foretar analyser rundt offentlige samferdselsinvesteringer der samferdsel og regional utvikling ses i sammenheng. TFoU er et samfunnsfaglig forskningsinstitutt som driver forskning og utviklingsarbeid basert på oppdrag fra privat og offentlig sektor.

Den samfunnsøkonomiske analysen er gjennomført på oppdrag av Narvik Havn med økonomisk støtte fra Nordland fylke. Narvik Havn (NH) har sammen med Ofoten Regionråd, Narvik kommune, LKAB, Futurum, Narvikregionen Næringsforening og DB Schenker dannet Ofotbanealliansen for å arbeide for utbygging av dobbeltspor på Ofotbanen. I dag benyttes kapasiteten på banestrekningen fullt ut. Ofotbanen frakter ca. 60 % av alt gods på bane i Norge.

Den samfunnsøkonomiske nytten er beskrevet på grunnlag av Ofotbanens trafikkvolum og virksomheten over terminalen i Narvik ved årsskiftet 2014/2015. I tillegg er det utarbeidet scenarier for trafikkutviklingen mot 2030 og en oversikt over nye næringsaktiviteter med tilhørende transportbehov. Utgangspunktet er nasjonale og regionale mål og ambisjoner for utvikling av landsdelen og av Barentsområdet.

1.2 Den samfunnsøkonomiske nytten av samferdselsinfrastruktur

Det er almen enighet om at investeringer i samferdsel bidrar til regional utvikling ut over nytten som en transportkorridor eller et transportknutepunkt har for brukerne. Det kan imidlertid ikke dokumenteres at samferdselsinvesteringer under enhver omstendighet skaper positive ringvirkninger. Omgivelsene må kunne nyttiggjøre seg de mulighetene som

investeringen gir. Bidraget til samfunnsutvikling avhenger derfor av mange forhold, som hva investeringen betyr for næringslivets konkurranseevne, mobiliteten i arbeidslivet og den relative forbedringen av transporttilbudet som investeringen fører til. Knutepunktene lokaliserings og omland er også avgjørende. Det samme er konkurransesituasjonen med andre korridorer og knutepunkter. Narvik har en meget gunstig lokalisering som transportknutepunkt, både for regional distribusjon i Nord-Norge og for varestrømmer over lange avstander der godsomslaget over Narvik inngår i en internasjonal transportkjede.

Både i Amerika og i Europa er det gjennomført en rekke studier av såkalte «wider economic benefits» ved investeringer i ny eller bedre transportinfrastruktur. I utgangspunktet fører ikke investeringer i transportkorridorer med seg særlig mange arbeidsplasser av varig karakter når utbyggingen er fullført. Riktignok oppstår et behov for drift og vedlikehold av veien eller jernbanen. Behovet er størst i værharde strøk og i korridorer med mange tunneler. Det er i transportknutepunktene at store samfunnsgevinster kan oppstå. I utenlandske studier er det påvist at samfunnsnyttene av transportkorridoren med tilhørende knutepunkter kan bli mer enn 50 ganger høyere enn den opprinnelige offentlige investeringen. I transportknutepunktene etableres ny virksomhet dersom forholdene ellers ligger til rette for dette, som lagerfunksjoner, engroshandelssentra og produksjonsbedrifter. Disse virksomhetene bidrar igjen til nye arbeidsplasser innen servicenæringer og detaljhandel. Den økende attraktiviteten for knutepunktet bidrar til tilflytting og nye tjenesteytende næringer, som innen skole, helse og høyere utdanning.

Narvik er et godt eksempel på en by som har fått betydelige positive ringvirkninger av en ny transportkorridor. Gruveselskapet LKAB ble stiftet i 1890. Vinteren og isforholdene gjorde det umulig med helårig utskipning av malm kun over Bottenvika. Løsningen ble derfor å frakte malmen på jernbane til Narvik. Denne banen stod klar i 1902.



Narvik var det første industrisamfunnet i Nord-Norge. Byens fremvekst er en direkte følge av etableringen av Ofotbanen. Uten denne banen er det sannsynlig at Narvik og Ofoten ville fått en langt mer beskjeden økonomisk utvikling fram til i dag.

Eksempler i nyere tid på at investeringer i samferdselsinfrastruktur bidrar til regional utvikling er flyttingen av hovedflyplassen på Østlandet fra Fornebu sør for Oslo til Gardermoen nord for Oslo. Flyttingen av flyplassen i 1998 har skapt en rekke direkte og indirekte samfunnsvirkninger både i flyplassområdet og i korridorene til/fra flyplassen. Ullensaker kommune, der Oslo Lufthavn Gardermoen er lokalisert, er blant topp-10 kommunene i Norge hvert år med hensyn til vekst i sysselsetting og næringsutvikling. Også i Nord-Norge har utbyggingen av flyplassene og veksten i flytrafikken ført til økt sysselsetting og regional utvikling. Avinor har beregnet at de 28 flyplassene i Nord-Norge sysselsatte 3200 årsverk i 2013(1). De samlede ringvirkningene ble vurdert å være betydelig høyere. I alt ble det anslått at 10.700 arbeidsplasser var skapt som følge av lufthavndriften og transporttilbudet med fly.

Lokaliseringen av mange transportknutepunkt er omstridt, ikke minst i byer med behov for annen arealanvendelse. Et transportknutepunkt må kunne tilby merverdi også for det området som blir berørt, ikke bare for regionen og for storsamfunnet. Denne analysen legger derfor spesielt vekt på å kartlegge hvilke arbeidsplasser som direkte er etablert i Narvik som følge av trafikken over Ofotbanen.

1.3 Klima og regional utvikling

Nøysomhet, oppgradering av transportnettets over korte avstander og utbedring av flaskehalsar har kjennetegnet de statlige investeringene i banesektoren. Gjennom flere år har det opparbeidet seg et stort etterslep i vedlikeholdet. Bevilgningene gjøres for ett år om gangen. Banenettet for transport over lange avstander blir bygd ut i takt med kortsiktige kapasitetsbehov og ikke som et langsiktig tiltak for å legge forholdene til rette for endringer i transportmiddel-fordelingen. Det har vært vanskelig å prioritere spesifikke strekninger framfor andre.

I løpet av de siste årene har det skjedd en endring i den nasjonale transportpolitikken. Ambisjonene er høyere og målene er flere enn tidligere. Den nasjonale transportplanen for perioden 2014-2023 er i større grad samordnet med regjeringens øvrige politikk. Klimaforliket i 2012 har ført til en ambisiøs satsing på kollektiv persontrafikk. Hovedgrepene i planen er tilrettelegging for kraftig befolkningsvekst i de største byene i kombinasjon med at trafikkveksten skal ivaretas ved sykling, gåing og bruk av tog, T-bane og buss. Både positive og negative virkemidler skal anvendes for å oppnå den ønskede utviklingen. Samferdselsdepartementet har definert klimaforlikets nedslagsfelt som én times reiseavstand med intercitytog fra Oslo. Endringen er særlig krevende for personer som er avhengige av bilen i sitt daglige arbeid eller som bor i et område med et svakt utbygd kollektivtilbud.

Den andre store satsingen i nåværende transportplan er tilrettelegging for regional utvidelse av bolig- og arbeidsmarkedene i de tettest befolkede byområdene. Regjeringen har vedtatt å gjennomføre/utrede tre megaprojekter i nasjonal sammenheng:

- Utbygging av jernbanenettet intercity på Østlandet med dobbeltspor og hastigheter på inntil 250 km/time innen 2030.
- Fergefri E-39, i første omgang mellom de største byene på Vestlandet.
- Fast forbindelse over Oslofjorden ved Horten-Moss, enten med bru eller tunnel.

Regional utvikling har tidligere vært mest rettet mot utbygging av veinettet mellom landsdelene og i distriktene. Når er det utvidelse av transportsystemene i byregionene som gjelder. Det er uklart hvordan utbyggingen av disse megaprojektene skal finansieres. Veiprojekter som påbegynnes etter 2017 har omkring 60 % brukerfinansiering i gjennomsnitt. Bilstene dekker i tillegg deler av utbyggingskostnadene for det kollektive transportnettet. Nye finansieringsmodeller synes helt nødvendig for å realisere de ambisiøse planene i samferdselssektoren.

I den siste nasjonale transportplanen legges det større vekt på tilrettelegging for grense-overskridende transporter enn før. Meråkerbanen mellom Trondheim og Østersund fram til svenskegrensen skal elektrifiseres og oppgraderes. Modernisering av Trønderbanen og Meråkerbanen antas å ha en investeringsramme på ca. 3,9 mrd. kroner. Om noen år kan gods transporteres på bane mellom Midt- og Nord-Norge over Ofotbanen. Også for den nordligste landsdelen legges det vekt på tilrettelegging for grenseoverskridende transporter.

Ca. 80 % av bevilgningene i den siste nasjonale transportplanen er knyttet til de 8 nasjonale transportkorridorene. Narvik tilhører korridor 8. Denne går mellom Bodø, Narvik, Tromsø og Kirkenes med armer til Lofoten/Vesterålen og til grensene mot Sverige, Finland og Russland. Av planlagte bevilgninger fram til 2023 er korridor 8 tildelt 5,4 % av de samlede statlige investeringene innen samferdsel, tilsvarende 14,8 mrd. kroner. I overkant av 80 % er riksveiinvesteringer. Det legges vekt på at reisetiden mellom Tromsø og Bodø reduseres med 41 minutter. Ofotbanen inngår i jernbanens ramme på 1,6 mrd. kroner. Ofotbanen kommenteres spesielt i kapittel 8.3.3. i Nasjonal transportplan. Her understrekes behovet for samordnet planlegging, gjennomføring og finansiering av kapasitetsøkende tiltak på tvers av landegrensene.

1.4 Forventninger til økt satsing på godstransport på bane

Godstransportene på bane har siden 2008 mistet konkurransekraft i forhold til biltransport dør-til-dør over lange avstander. Det gjelder fortrinnsvis på strekninger som lastebilen kan nå i løpet av én arbeidsdag. I praksis omfatter det alle strekninger mellom hovedstaden og de største byene langs kysten t.o.m. Trondheim og mellom Oslo og de største svenske byene. Med unntak av en ny godsterminal i Stavangerregionen er det ikke investert i nye terminaler i statlig regi de siste 20 årene. Noen prioriterte bane-strekninger og terminaler har blitt oppgradert. På Ofotbanen er det investert ca. 550 millioner kroner i nye kryssingsspor siden 2010. Dette beløpet inkluderer pågående prosjekter med oppstart i 2014 og 2015. I terminalen i Narvik har Jernbaneverket investert ca. 400 mil. kroner der Northland Resources har bekostet i underkant av 60 %.

Narvik er et positivt unntak også når det gjelder industrielle investeringer i terminalanlegg rettet mot sjø- og bane-transport. LKAB har investert ca. 4 mrd. kroner i sitt terminalanlegg i løpet av de siste ti årene. Northland Resources har investert ca. 1,5 mrd. kroner i en ny utskipningsterminal for malmtransport fra Pajala i Nord-Sverige. Driften opphørte da selskapet gikk konkurs i desember 2014. Investeringene har vist at Narvik er det mest kostnadseffektive utskipningsstedet for mineralforekomster på Nordkalotten fra innlandet i Nord-Sverige og til en isfri havn ved Atlanterhavet.

I forberedelsene til Nasjonal transportplan 2018-2027 gjennomføres en nasjonal godsanalyse som skal munne ut i en konkret strategi for de intermodale transportformene. Tilrettelegging for godstransport på bane er spesielt krevende i intercitykorridorene på Østlandet. Banestrekningen Oslo-

Narvik er sannsynligvis den eneste strekningen med containertransport som har hatt vekst av noe omfang de siste årene. Strekningen bør derfor ligge godt an dersom gods-transport på bane får høyere prioritet i årene som kommer.

1.5 Det statlige beregningsgrunnlaget for samfunnsnytte

Høyere ambisjoner innen samferdselsutvikling fører til drøftinger av om det faglige grunnlaget som fremlegges for prioritering er godt nok. Metodegrunnlaget for beregning av statlige investeringer ivaretas av Finansdepartementet. Alle investeringer baseres på en nytte-kostnadsanalyse av tiltaket. I en nytte-kostnadsanalyse verdsettes alle positive og negative virkninger av et tiltak i kroner så langt det lar seg gjøre. Hovedprinsippet er at et tiltak er verdt det befolkningen til sammen er villig til å betale for å oppnå det eller for å unngå det. Dersom betalingsvilligheten for alle tiltakets nyttevirkinger er større enn summen av kostnadene, defineres tiltaket som samfunnsøkonomisk lønnsomt. Betalingsviljen ved bruk av jernbane uttrykkes gjennom vederlaget som operatørene får for sine tjenester, som DB Schenker, Posten Bring og PostNord. På grunn av manglende innsyn i en kommersiell bransje har baneoperatørenes kostnader i stedet blitt benyttet som grunnlag.

Utbygging av jernbane i Norge er med denne definisjonen ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt i de aller fleste tilfeller, hverken for persontrafikk eller for gods. Markedet er for lite, transportkostnadene er for lave og investeringsomfanget per kilometer jernbane er altfor høyt. Infrastrukturtiltak i samferdselssektoren antas å ha en levetid på 40 år. Det anvendes en kalkulasjonsrente på 4 % når nettoeffekten av tiltak skal beregnes i nåverdi. De største investeringene i jernbane i statlig regi fram mot 2023 har en investeringsramme på 68 mrd. kroner og en negativ nytteverdi på – 24 mrd. kroner. Miljøgevinstene ved jernbanedrift er tallfestet og inkludert i regnestykket.

Til tross for den negative samfunnsøkonomiske nytten har det aldri vært større ambisjoner knyttet til jernbaneutvikling enn det er i dag. Det legges gradvis større vekt på ikke prissatte virkninger eller «wider economic benefits» som ikke kan måles i kroner og øre. I et rundskriv 18. april 2014 åpner Finansdepartementet for en noe romsligere vurdering av hva som er samfunnsøkonomisk lønnsomt:

«Det skal vurderes hvilken betydning tiltakets ikke-prissatte virkninger har for vurderingen av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og om de kan påvirke rangeringen av alternative tiltak. Basert på beregnet netto nåverdi, ikke-prissatte

virkninger og usikkerhet skal det gjøres en samlet vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet av de ulike alternativene. Vurderingen skal følges av en rangering av de ulike tiltakene.»

Det er selvfølgelig vanskelig å sammenligne samfunnsnyten og virkningene av å bygge ut Ofofbanen opp mot en annen transportkorridor over en tidsperiode på 40 år. Hva gir mest netto samfunnsnytte av fergefri E-39, fast forbindelse over Oslofjorden og dobbeltspor på Ofofbanen? I motsetning til en del andre land legger Finansdepartementet lite vekt på sysselsettingseffekter, både som ringvirkninger og i utbyggingsfasen. Bakgrunnen er at Norge har tilnærmet full sysselsetting slik at investeringer kun representerer en omfordeling av ressursene.

Metodikken for nytte-kostnadsanalyser er basert på at samfunnet har en rekke avgrensede problemer som statlige investeringer skal bidra til løse. De er i liten grad tuftet på mekanismer som vurderer mulighetene framover i tid knyttet til samferdselsinvesteringer. Utvelgelseskriteriene favoriserer utbedring av kjøpplermer fremfor tilrettelegging for vekst som ikke er lett kan omformes til konkrete mål og tidsplaner. Det gjør at politiske vurderinger har, og bør ha, betydelig innflytelse på prioriteringene i samferdselssektoren.

1.6 Nåværende trafikkgrunnlag for Ofofbanen

I 2014 ble det transportert ca. 62.000 containerenheter mellom Sør- og Nord-Norge over Ofofbanen. Dette er nesten utelukkende 25 fots containere som tilsvarer 76.000 TEU (omregnet til 20 fots containerenheter). I løpet av 10 år har veksten i antall enheter vært 75 %. Malmtrafikken fra Nord-Sverige utgjør fortsatt majoriteten av trafikkgrunnlaget. I dag er det fire hovedkategorier av gods over Ofofbanen:

- Dagligvarer fra distribusjonssentra i Osloregionen og til de tre nordligste fylkene
- Sjømat fra Nord-Norge og til destinasjoner på Kontinentet.
- Jernmalm og industrimineraler fra gruver i Nord-Sverige
- Råstoff fra Narvik til smelteprosessene i LKABs produksjonsheter

Ut over disse produktgruppene er det ulike former for prosjektlast over Narvik til/fra destinasjoner i Nord-Sverige. Det er et betydelig vekstpotensial i nåværende varestrømmer og for etablering av nye varestrømmer. Mulighetene vurderes nærmere i etterfølgende kapitler.

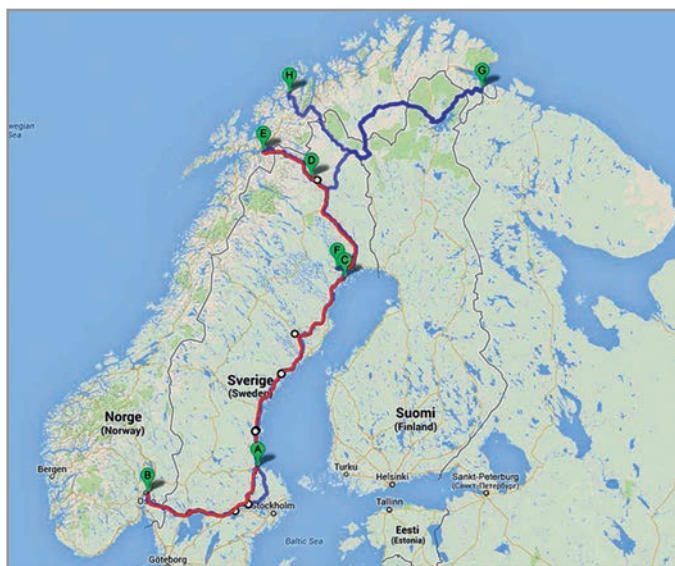
Ved utbygging av statlig samferdselsinfrastruktur beregnes

nåverdien av investeringen over 40 år eller 70 år. Transporten av sjømat og dagligvarer over Ofotbanen mellom Sør- og Nord-Norge ble etablert i 1993. Det er 22 år siden. Ingen hadde da forventet at oppdrett av laks ville bli en så stor næring. I 2040 går det sannsynligvis varestrømmer over Ofotbanen som ikke er kjente i dag. Siden 1990 har det vært flere viktige hendelser som sammen utgjør Ofotbanens nåværende trafikkgrunnlag for gods mellom Sør- og Nord-Norge:

- 1993: Etablering av ARE-toget (Arctic Rail Express).
- 2007: Transport av thermotraller på gummi hjul på bane
- 2011: Oppstart av NRE (North Rail Express) som et konkurrerende transporttilbud til ARE.
- 2013: Oppstart av transportene av malmkonsentrat fra Pajala i Nord-Sverige for Northland Resources.
- 2014: Etablering av en godsterminal i Kiruna.

1.7 Den aller viktigste forbindelsen mellom nord og sør

På landsbasis har containertrafikken på bane stagnert og er omtrent på 2007-nivå. Ofotbanen har til sammenligning hatt 31 % trafikkvekst siden 2007. Veksten skyldes flere forhold, som etablering av Lofotens fastlandsforbindelse (Lofast) og nedleggelse av M/S Tege mellom Bodø og Tromsø/Alta. Ofoten, Lofoten, Vesterålen og Sør-Troms utgjør det mest folkerike området i Nord-Norge. Sammen med Tromsøregionen er dette kjernenedslagsfeltet til Ofotbanen. I løpet av få år har Ofotbanen blitt den viktigste transportåren for stykkgoods mellom Oslo og Tromsø. Med terminalen i Kiruna som supplement dekker baneforbindelsen gjennom Sverige omtrent hele Nord-Norge nord for Vestfjorden:



Figur 2: Illustrasjon av transportnettet og godsnedslagsfeltet for Ofotbanen (Sitma as).

I trafikk tallene for Ofotbanen inngår gods som losses i Kiruna. Terminalen i Kiruna ble etablert i 2014. Den bidrar til å styrke rutetilbudet med tog selv om noe gods losses på svensk side. Terminalen reduserer de negative konsekvensene av driftsforstyrrelser på Ofotbanen samtidig som det legger forholdene til rette for banetransport av gods mellom Oslo og Finnmark og mellom Oslo og Nord-Sverige for mesteparten av strekningen. Det er gode veiforbindelser på svensk side mot Tromsø, Alta og videre nordover.

Samtransportørene som anvender både bil og bane konsentrerer ikke all transport i én korridor mellom Sør- og Nord Norge. Det er for sårbart og for lite dynamisk i et konkurranseorientert transportmarked. Trafikken til Harstad, Tromsø og Alta går over Nordlandsbanen, Ofotbanen, med Hurtigruta og med lastebil dør-dør. På grunn av kravene til redusert transporttid har det vært en overføring av gods fra skip til bane og lastebil. Ikke minst av miljøhensyn er det viktig at myndighetene legger forholdene til rette for at Ofotbanen fortsatt kan være den foretrukne transportkorridoren mellom sør og nord. Etter åpning av Hålogalandsbrua vil avstanden mellom Narvik og Tromsø bli ca. 230 km med lastebil. Til sammenligning er avstanden fra Fauske (Nordlandsbanen) til Tromsø ca. 490 km og fra Kiruna ca. 420 km.

Mange argumenter taler for at myndighetene konsentrerer innsatsen om Ofotbanen som den foretrukne transportkorridoren mellom Oslo og de nordligste fylkene nord for Vestfjorden. Veksten i produksjonen av sjømat i de tre nordligste fylkene er én viktig grunn. Det er spesielt uheldig dersom veksten i sjømatproduksjonen overføres til biltransport over lange avstander på grunn av bedre og raskere veiforbindelser enn i banenettet. Avstanden mellom Oslo og Narvik er 1950 km med tog og 1393 km med bil. Godstransportene på bane tar i dag ca. 27 timer. Togenes gjennomsnittshastighet er i overkant av 70 km/time.

2. Beregning av samfunnsnytt av Ofofbanen

2.1 Fire hovedgrupper for samfunnsnyttet

I denne analysen beregnes primært de regionale virkningene av Ofofbanen. Selv om sysselsetting og skatteinntekter ikke beregnes kvantitativt i transportetatens nytte-kostnadsmodeller og inkluderes i beslutningsgrunnlaget er det stor interesse for ringvirkningene av ulike tiltak i samferdselssektoren. Analysen er bygd opp rundt fire elementer som alle bidrar til samfunnsøkonomisk nytte:

- Ringvirkninger for Narvikregionen med hensyn til direkte og indirekte sysselsetting.
- Beregning av sparte transportkostnader for næringslivet sammenlignet med transport med lastebil.
- Beregning av sparte klimautslipp ved bruk av jernbane.
- Beregning av øvrige virkninger, som økt attraktivitet for næringsetableringer, økt forsyningssikkerhet og betydningen for konkurransen mellom transportmidlene.

De tre første elementene kan kvantifiseres, riktignok med en margin for variasjoner avhengig av usikkerhet og svingninger. Den siste kategorien er vanskeligst å anslå. Gevinster som følge av nye muligheter merkes først noen år etter at investeringen er gjennomført.

2.2 Samfunnsøkonomiske ringvirkninger

Virkningene av Ofofbanen som transportkorridor inndeles etter hvor nær relasjonen er til den transportkorridoren som vurderes. I samfunnsøkonomiske analyser skilles mellom ulike virkninger:

- Direkte virkninger, dvs. driftsavhengige virkninger som i sin helhet, eller i det alt vesentligste, kan knyttes til virksomheten.
- Indirekte virkninger, dvs. virkninger som genereres av den etterspørselen som de direkte virkningene fører med seg.

- Induserte virkninger, dvs. virkninger som viser hvordan virksomheten bidrar til økt produksjon og sysselsetting i regionen.
- Katalytiske virkninger, dvs. andre effekter som oppstår i omgivelsene som følge av et bedre transporttilbud, som turisme, økt attraktivitet for næringsetableringer og vekst i tjenesteytende næringer. Her inngår også gevinster knyttet til billigere og bedre transport- og logistikkytelser for det omkringliggende næringslivet.

Vurdering av de samfunnsmessige ringvirkningene i form av sysselsettingskonsekvenser er gjennomført ved anvendelse av modellverktøyet PANDA (Plan- og Analysesystem for Næring, Demografi og Arbeidsmarked). PANDA er det mest benyttede modellverktøyet for slike beregninger i Norge de siste 20 årene. Panda-systemet forvaltes av Pandagruppen som består av 16 av landets fylker samt Kommunal- og regionaldepartementet. Datagrunnlaget i Panda er statistikk, hovedsakelig fra Statistisk sentralbyrå (SSB). Systemets har to simuleringsmodeller; en befolkningsmodell og en næringsmodell.

Grunnlaget for anvendelse av samfunnsøkonomiske modeller er beregningen av direkte, driftsavhengige virkninger. Men hva er driftsavhengighet? Det er neppe tvil om at LKABs drift er avhengig av at malmen kan skipes over Narvik. Det er heller ikke tvil om at mesteparten av bedriftene i terminalområdet er etablert der som følge av at Ofofbanen er viktig for deres daglige virksomhet. Hva med Posten Bring som skal etablere nye 100 arbeidsplasser i Bjerkvik? Intervjuer har synliggjort at de fleste bedriftene innen engroshandel og transport er tuftet på den daglige trafikken over Ofofbanen. De driftsavhengige virkningene stopper imidlertid ikke der. Trafikken på Ofofbanen er viktig også for andre virksomheter, som leverandørene av tekniske tjenester, som bilforhandlere av lastebiler, som turistkontoret og Norsk jernbaneteknisk senter ved Norut Narvik. Hva med bygg- og anleggsbransjen? Hva med sjømatprodusentene som bruker Ofofbanen for

transport av fersk laks til Kontinentet? Hva med Hålogalandsbrua? Ville den blitt bygd hvis det ikke var så kraftig vekst i lastebiltrafikken for lasting eller lossing av gods på Ofotbanen? Skillet mellom ulike typer ringvirkninger baseres på intervjuer med bedrifter som har en driftsavhengighet av trafikken over Ofotbanen, enten det er dagligvarer, sjømat, jernmalm eller andre industriprodukter. I tillegg er det foretatt en sammenstilling med sysselsettingsstatistikkene til Statistisk sentralbyrå og annen informasjon. I dette prosjektet er det foretatt en relativt nøktern avgrensning av de driftsavhengige virkningene. Driftsavhengigheten må være vesentlig, dvs. at en stengning eller nedleggelse av Ofotbanen betyr en vesentlig kostnadsforverring eller en vesentlig reduksjon av virksomhetens konkurranseevne. Konsekvensene må ikke være så betydelige at virksomheten bortfaller, men trafikken på banen må være en av grunnpilarene for den daglige driften.

2.3 Direkte sysselsettingsvirkninger innen kjerneområdene

Ved utgangen av 2013 var det 9290 sysselsatte med arbeidssted i Narvik. Omkring halvparten av sysselsettingen er relatert til detaljhandel og offentlige tjenester som undervisning og helse. Virksomheter innen industri, primærnæringer og kraftproduksjon utgjør ytterligere omkring 670 årsverk. Når disse kategoriene er fratrasket er det 3865 sysselsatte igjen som ivaretar andre oppgaver. Innenfor transport, logistikk og engroshandel har Narvik følgende sysselsetting i henhold til registreringene hos Statistisk sentralbyrå:

- Engroshandel (NACE kode 46): 313
- Landtransport (NACE kode 49): 357
- Transporttjenester og lagring (NACE kode 52): 329

Godsnedslagsfeltet for Ofotbanen er Lofoten, Vesterålen, Troms og Vest-Finnmark. I hele dette området fører trafikken over Ofotbanen til oppdrag for transportørene, som regional distribusjon av varer til detaljhandelen og transport av sjømat fra slakteriene. I utredningen er det anslått en samlet sysselsetting på 300 årsverk innen landtransport basert på opplysninger fra speditørene, sjømateksportørene og engroshandelen.

På grunnlag av intervjuer med en rekke bedrifter, tidligere utredninger, beregninger i kryssløpsmodellen Panda og sysselsettingsstatistikker fra Statistisk sentralbyrå er det stipulert at i overkant av 1000 arbeidsplasser i Narvikregionen er direkte avhengige av trafikken over Ofotbanen. Majoriteten av disse

arbeidsplassene er lokalisert i Narvik og primært i terminalområdet eller i direkte tilknytning til dette. Bedriftskompetanse AS og VINN (Verdiskaping i norsk næringsliv) utarbeidet i 2013 et samfunnsregnskap for LKAB Norge AS. Her ble de beregnet en direkte sysselsetting på 195 årsverk som i 2014 er økt til 213 årsverk i følge LKAB. I det andre store gruveselskapet Northland Resources er de ansatte og deres samarbeidspartnere enten oppsagt eller permittert. I vår analyse er det forutsatt at 10 sysselsatte er igjen for å forvalte anleggene til nye interessenter tar over driften. Den driftsavhengige sysselsettingen i primærområdet for godstransportene er fordelt på følgende måte:

Direkte sysselsetting	Malmtrafikk	Kombitrafikk	Sum
Engroshandel og produksjon	70	250	320
Terminaltjenester og transport	230	290	520
Infrastrukturforvaltning og drift	70	50	120
Sum	370	590	960

Figur 3: Beregning av direkte, driftsavhengig sysselsetting relatert til Ofotbanen (Sitma as).

I tillegg kommer 55 årsverk knyttet til tollbehandling, reiseliv og andre tjenester som ikke direkte kan relateres til hverken malmtransport eller containertransport. De samlede driftsavhengige virkningene er derfor beregnet til 1015 årsverk.

Kategorien handel og produksjon inneholder sysselsettingen innen engroshandel og produksjon som er avhengig av godsomslaget over Ofotbanen i sitt daglige virke. Sysselsettingen relatert til kommunale skatter og avgifter anses ikke som en direkte, driftsavhengig virkning med unntak av eiendomsskatt som direkte kan henføres spesifikke bedrifter i terminalområdet. Betydningen omtales i avsnitt 2.8 vedrørende andre samfunnsvirkninger. For å synliggjøre hva Ofotbanen betyr for næringslivet er fire bedrifter med tidskritisk gods intervjuet. Det er lagt vekt på å formidle at bedriftene har ulike krav til punktlighet i anvendelsen av jernbanen som transportmiddel.

2.4 Sysselsettingsvirkninger som følge av investeringer

Narvik har opp mot 1000 sysselsatte innen anleggsvirksomhet og tekniske tjenester. Det er høyt i nasjonal sammenheng sammenlignet med den totale sysselsettingen. Sysselsettingen innen anleggsvirksomhet og tekniske tjenester er nært knyttet til investeringene i regi av LKAB, Jernbaneverket og Northland Resources. I løpet av få år har disse aktørene investert



Odd Inge Akselsen, Apokjeden Distribusjon AS

«Vi tar alle varer inn med tog. Til oss er det 500 meter fra jernbaneterminalen. Narvik er et knutepunkt for å nå alle destinasjoner i Nord-Norge. Vi ligger utrolig gunstig til.»

Apokjeden Distribusjon AS etablerte seg i Narvik i 2000. Det regionale lager- og distribusjonssenteret har 19 ansatte. Her lagerføres ca. 8700 produkter til enhver tid. Varer leveres fra Brønnøysund i sør og til Vesterålen/Lofoten, Finnmark og Longyearbyen på Spitsbergen som siste destinasjon. Distribusjon av medisiner stiller strenge krav til sikkerhet og riktig temperatur under transport. Det kreves også at virksomheten har tilsatt farmasøyt. For mange medisiner krever Legemiddelverket at levering må finne sted innen 24 timer. Multidose (ferdipakkede doser) er det særlig viktig å få levert til kundene til rett tid.

Akselsen forteller at Apokjeden distribusjon tåler at togene forsinkes med inntil fem timer før produksjonen berøres. Den starter kl. 06.00. Punktligheten bør imidlertid bli bedre. Han legger vekt på at lange forsinkelser må unngås så langt som det er mulig.

ca. 6 mrd. kroner i terminaler og banespor. I gjennomsnitt er investeringene omkring 1,0 mrd. kroner per år. Den tekniske sektoren har fått oppdrag og støtte til utvikling både fra aktørene i mineralnæringen og fra Statens Vegvesen, Jernbaneverket og Narvik Havn. Virksomheten ved Ofotbanen har lagt grunnlaget for et sterkt teknisk miljø i Narvik. For å forestå vedlikehold av banen lokaliserte flere bedrifter seg her tidlig på 1900-tallet. Det førte til at Narvik fikk Nord-Norges første yrkesskole i 1931. I 1955 startet Narvik tekniske skole sin virksomhet i yrkesskolens lokaler. Dette ble senere til Narvik ingeniørhøgskole og deretter til Høgskolen i Narvik i 1984 med sivilingeniørutdanning. Fortsatt utdannes flest ingeniører i landsdelen i Narvik. Byen har i dag det største teknologiske forskningsmiljøet i landsdelen gjennom Norut Narvik og mange ansatte i rådgivende ingeniørselskaper rettet mot anleggssektoren. Hans Olav Karde ved Norut Narvik uttrykker relasjonen med Ofotbanen på følgende måte:

«Helt siden etableringen har Ofotbanen stilt ekstreme krav til teknologiske løsninger for å håndtere tunge laster, store høydeforskjeller og krappe kurver i et svært variert og krevende klima. Narviks teknologiske miljø har utviklet seg sammen med banen. Flere av Noruts kompetanseområder er derfor godt tilpasset de krav som stilles til videreutvikling av banen og virksomheten på denne. I tillegg har god samhandling med svenske aktører innenfor jernbaneteknikk og utdanning gitt både oss og Høgskolen i Narvik faglig styrke og attraktive nettverk med stor verdi. Som en naturlig konsekvens av dette har vi nå etablert Norsk jernbaneteknisk senter, NorJets, som skal være et ledende skandinavisk jernbaneteknisk forskningssenter. Senteret samarbeider med flere nasjonale og internasjonale fagmiljøer og utfører i dag

prosjekter for sentrale aktører på banen. I takt med den forventede trafikkøkning på Ofotbanen har NorJets ambisjoner om økt aktivitet innenfor forskning, fullskala testing, utdanning og kunnskapsutveksling.»

Investeringsomfanget vil variere fra år til år. Med utgangspunkt i 1 mrd. kroner i gjennomsnittlige årlige investeringer relatert til banesektoren er den direkte sysselsettingen 588 personer ved anvendelse av nøkkeltallene i Panda. Det er da forutsatt at 50 % av sysselsettingen finner sted i Narvikregionen og 50 % i resten av landet eller i utlandet. Den direkte sysselsettingen skaper indirekte sysselsetting på 179 årsverk. 1 mrd. kroner i årlige investeringer i gjennomsnitt innen bygg og anlegg skaper med andre ord 767 sysselsatte i Narvikregionen.

2.5 Persontrafikken over Ofotbanen

De vanskeligste effektene å vurdere er de katalytiske virkningene (eller tilbudssidevirkningene) av en næring eller bedrifts virksomhet. Dette er virkninger som oppstår som følge av at Ofotbanen som transportkorridor og brukerne av banen påvirker andre bedrifters lokaliseringsvalg eller personers bostedsvalg.

Ofotbanen har betydning for turisttrafikken og det grenseoverskridende samarbeidet mellom regionene. I 2011 var det ca. 41.300 reisende som krysset riksgrensen. Omkring 80 % ble antatt å være turister. Det svenske Trafikverket har anslått at ca. 50.700 turister vil anvende Ofotbanen i 2020. WSP Analys & Strategi kom i 2012 til at 20 % av disse turistene ikke vil kommet til Narvik dersom transporttilbudet med

Ofofbanen ikke fantes (2). Det ble antatt at hver turist bruker 4000 kroner i gjennomsnitt i løpet av et fire dagers opphold i Narvik-Kiruna området. Med deres beregninger ble netto samfunnsnytte av Ofofbanen for persontrafikken anslått til 15 millioner kroner/år. Omkring halvparten av den regionale samfunnsnytte ble beregnet å komme fra cruisetrafikken med skip til/fra Narvik. Det ble lagt til grunn at 11.300 cruiseturister vil reise med Ofofbanen i 2020 og at hver passasjer bruker 3000 kroner under besøket i Narvik.

Menon Business Economics gjorde en analyse av reiselivsnæringen i Narvik i 2011 (3). Gjennom anvendelse av selskapets egen modell for beregning av ringvirkninger ble det anslått et samlet reiselivsorientert konsum i Narvik på ca. 170 millioner kroner. Dette har bidratt til omkring 190 arbeidsplasser. Antall gjestedøgn ble stipulert til ca. 141.000 i 2010. Cruisetrafikken utgjorde i underkant av 5 %. I denne analysen ble det beregnet at 95 % av cruisepassasjerene går i land og at

30 % deltar på ekskursjoner. Gjennomsnittlig forbruk per cruisepassasjer/dag ble beregnet til 484 kroner.

Ifølge Cruise Narvik er det høyere vekst i cruisetrafikken til Narvik enn analysen av reiselivsnæringen i 2011 forventet. I 2015 er det anslått at ca. 19.000 cruisepassasjerer vil ankomme Narvik. Undersøkelser viser at ca. 60 % deltar på utflukter. En reise med Ofofbanen er den mest populære utflukten. Hver passasjer har i gjennomsnitt brukt 800 kroner ved besøket i Narvik.

Blant utfordringene er å kunne tilby tilstrekkelig kapasitet og regularitet for turisttrafikken på Ofofbanen. Ofofbanen vil utvilsomt bli en større turistattraksjon dersom det bygges nye strekninger med dobbeltspor som gir økt kapasitet for turisttrafikken i nåværende trasé. Nordlysturisme blir stadig mer populært. Ett av tilbudene som markedsføres i samarbeid med Abisko på svensk side er Nordlystoget:



Figur 4: Nordlystoget (Narvik Havn KF)

2.6 Samlede sysselsettingsvirkninger i Narvikregionen

Den viktigste bidragsyteren til sysselsettingen er de daglige godstransportene over Ofotbanen. Dernest følger de betydelige investeringene som er gjort og som fortsatt pågår i terminalområdet og i banenettet. Også persontrafikken på bane bidrar til sysselsetting og da fortrinnsvis turisttrafikken. Virkningene for offentlig sektor er vanskelig å vurdere. Ifølge samfunnsregnskapet til LKAB betalte denne bedriften 22,3 millioner kroner i eiendomsskatt i 2012 til Narvik kommune. For anvendelsen av det offentlige havneområdet og Ofotbanen betaler LKAB ca. 50 millioner kroner i avgifter per år. Den økonomiske modellen beregner sysselsettingseffekten av skatten til kommunene som i gjennomsnitt er ca. 26 % av personbeskatningen. Det antas å gi et for beskjedent bilde av sysselsettingen som private bedrifter bidrar til i offentlig sektor. Enkelte samfunnsøkonomiske miljøer har derfor laget sine egne modeller der blant annet sysselsettingseffekten i offentlig sektor er høyere. Ofte beregnes den samlede sysselsettingseffekten i offentlig sektor til å være ett årsverk for hver 1,05 millioner kroner betalt i skatter og avgifter. I vår sammenheng anvendes Panda for beregning av sysselsettings-effekten av kommunale skatter med tillegg av omregning av eiendomsskatten til LKAB basert på forholdstallet ovenfor. Samlet er det beregnet en sysselsettingseffekt på i overkant av 2100 årsverk relatert til trafikken over Ofotbanen med tilhørende investeringer:

Løpende drift	Årsverk
Engroshandel og produksjon	320
Terminaltjenester og transport	520
Infrastrukturforvaltning	120
Toll, reiseliv og andre tjenester	55
Direkte sysselsetting	1015
Indirekte sysselsetting	337
Sum	1352
Virkninger av investeringer	767
Totalt	2119

Figur 5: Beregning av direkte og indirekte sysselsettingseffekter (Roald Sand, Trøndelag FoU AS).

Av denne sysselsettingen er 43 årsverk relatert til persontrafikken på Ofotbanen, fortrinnsvis som følge av omsetnings-effekter i reiselivet. De samlede indirekte virkningene er beregnet til 32 % av den direkte sysselsettingen. Når man ser bort fra investeringsaktivitetene gir Ofotbanen grunnlag for ca. 1350 sysselsatte i Narvikregionen. Av dette er ca. 60 % relatert til containertrafikken, ca. 35 % til malmtrafikken og ca. 5 % til persontrafikken.

2.7 Økonomiske gevinster for næringslivet i Nord-Norge

Transportmarkedet innen stykkgoods på bane domineres av de tre ledende nasjonale samtransportørene med egne distribusjonsnettverk; Posten Bring, Post Nord (tidligere Tollpost) og DB Schenker. I tillegg anskaffes transporttjenester av rederier og speditører, som Nor Lines og Kjell Hansen Shipping AS. Kun unntaksvis foretrekker de største vareeierne å ha et direkte avtaleforhold med togoperatørene. Vanligvis anskaffes transportytelsene fra en samtransportør som igjen kjøper tjenester fra bil- og baneoperatørene. De siste årene har samtransportørene overtatt regionale lastebilselskaper som har hatt eller har en direkte kunderelasjon med sjømat-eksportører eller dagligvaregrossister. DB Schenker er den eneste samtransportøren som har etablert et eget transporttilbud på bane. Det skjedde ved opprettelsen av NRE (North Rail Express) i januar 2011.

Transportkostnadene for en vareeier avhenger av mange forhold, som transportert volum, stabiliteten i transportmønsteret, destinasjonene og avstanden til det sentrale transportnett. Dersom vareeieren kjøper tjenester ad hoc med biltransport kan prisene variere kraftig ut fra overskudd eller underskudd på kapasitet i transportkorridoren. Som hovedregel er det vesentlig rimeligere å transportere gods mot sør enn mot nord. Operatørene på bane kan ikke i samme grad som en bileier tilpasse kapasiteten til etter-spørselen. Toget har høye faste kostnader. Baneoperatørene legger vekt på stabile inntekter fremfor løpende tilpasning av kapasiteten til sesongsvingninger og spesielle hendelser. Vareeierne får derfor ikke alltid plass på toget selv om de har ønske om det. Mulighetene for å sette i drift et nytt togpar påvirkes av operatørenes økonomi som ikke har vært tilfredsstillende de siste årene.

Under normale forhold må både toget og skipet være vesentlig rimeligere enn lastebilen for å bli foretrukket som transportmiddel. Følgende faktorer må tas hensyn til ifølge spedisjonsselskapet Kjell Hansen Shipping:

- Avstanden til/fra terminalen som kommer i tillegg til transporten på bane (bilprisene er dør-til-dør), samt lasting på bil som innebærer ventetid og oppmøtetid for sjåføren.
- Det er betydelig mer skade på containere på bane enn på bil på grunn av løftet ifølge transportørene. Levetiden for containere i daglig bruk på bane er omkring 2,5 år. Containeren varer dobbelt så lenge når den anvendes i veitransport.
- Netto lastekapasitet for 2 containerenheter på toget (2 TEU) er 26 tonn. En semitrailer tar 30 tonn.

- Det er høyere risiko for forsinkelser på jernbane i kombinasjon med at konsekvensene er større.

Bruk av modulvogntog med 25,25 meters lengde blir stadig vanligere over lange avstander. Det skjerper priskonkurransen ytterligere med godstoget, jfr. intervjuet med Posten Bring i kapittel 3.2. Prisavslaget som kreves ved bruk av bane avhenger også av type gods og sårbarheten ved forsinkelser. Leveranser av ferske dagligvarer til en butikk krever vanligvis høyere leveringspresisjon enn levering av byggevarer til et byggevarerhus. Generelt må banetransportene kunne konkurrere med biltransportene i framføringstid og punktlighet. Det er ikke uvanlig at transportene på bane må være 30 % rimeligere enn biltransportørene for å være konkurransedyktige. I praksis kan det bety at bane-transportøren kun kan kreve halve prisen av biltransporten på sammenlignbare avstander mellom terminalene inkludert terminalhåndtering siden mellomtransportene kommer i tillegg.

I de statlige nytte-kostnadsanalysene er det vederlaget til operatørene som danner grunnlaget for nytteberegningen ved investeringer i kapasitetsutvidende tiltak i en transportkorridor. Det er forutsatt å uttrykke kundenes betalingsvilje for et tiltak. I tillegg inngår miljøgevinstene og sparte ulykkeskostnader i de prissatte virkningene. Vederlaget påvirkes av markedsforholdene og konkurransesituasjonen mellom transportmidlene. Store kunder betaler mindre enn små kunder for godstransport over samme strekning. Periodevis kan det være betydelige forskjeller mellom løpende markedspriser og hva vareeiere med faste avtaler betaler for transportytelsen. Tilbudt transportkapasitet påvirkes av antall utenlandske transportselskaper med behov for returlast. Under ellers like forhold er transportprisene høyere på vinteren enn om sommeren. I et kommersielt marked er det lite åpenhet rundt markedsprisene blant aktørene. I nytte-kostnadsanalysene anvendes derom baneoperatørens kostnader som uttrykk for markedets betalingsvilje for godstransport.

Forskjellen mellom vederlaget for transportytelsen og brukerens opplevde nytteverdi kalles ofte for konsumentoverskuddet. Denne verdien inngår i beregningen av i de katalytiske ringvirkningene av en transportkorridor eller et transportknutepunkt. Nytteverdien er knyttet til den alternative kostnaden for å bringe produktet eller tjenesten til markedet. For LKAB er merkostnadene ved å frakte varene over Luleå vs. Narvik til oversjøiske markeder betydelige. Ofotbanen frembringer derfor et solid konsumentoverskudd i samfunnsøkonomiske termer.

Mernytten av Ofotbanen vs. andre transportkorridorer oppleves forskjellig av både vareeiere og samtransportører. Under ellers like forhold vil Ofotbanen tilby solid mernytte for trafikken mellom Sør- og Nord-Norge. Det antas at 62.000 transporterte containerenheter over Ofotbanen i 2014 tilsvarer 40.000 lastebiltransporter dør-til-dør. Alternativt kan containerne fraktes over Nordlandsbanen med en tilhørende biltransport på omkring 500 km i gjennomsnitt. Det aller meste av dagens trafikk er 25 fots containere som i statistikken er oppgitt som én TEU (som er en 20-fots containerenhet). Ved biltransport dør-til-dør over lange avstander vil det trolig bli mer semitrailere og modulvogntog. Sannsynligvis ville det vært et stort mangfold av leverandører som gjør konsolidering av trafikken vanskelig. I tillegg kommer returtransport av tomme enheter på grunn av retningsubalanser. 40.000 lastebiler er derfor et estimat som like gjerne kan være for lavt som for høyt. På grunnlag av intervjuer med vareeiere og transportører er mernytten for vareeierne beregnet til 5.000 kroner per transport, dvs. at en alternativ transport ville vært 5.000 kroner dyrere. I virkeligheten kan forskjellen variere fra null til 20.000 kroner. Mernytten er størst for sørgående gods på grunn av mer gods mot nord enn mot sør. For temperert gods synes balansen å være relativt god selv om meningene om dette er delte. Mernytten i forhold til alternativ transport er størst der avstanden til baneterminalen er kort i begge ender. Mellomtransportene er dyrere per kilometer enn den lange transporten mellom terminalene. Mernytten (konsumentoverskuddet) reduseres for både vareeiere og samtransportører ved driftsavbrudd, forsinkelser og skader. Punktligheten for togene på Ofotbanen er for tiden 63 % ifølge Jernbaneverkets nettsider. Målet er 90 % for gods-transportene. Med punktlighet menes fremføringsavvik på +/- 6 minutter målt mot forventet ankomsttid for langdistansetog. Punktligheten har i gjennomsnitt vært omtrent på samme nivå både i 2013 og 2014. Mer enn 30 % av kombitogene mot nord er forsinket med mer enn én time ifølge opplysninger fra Jernbaneverket. For tidskritisk gods er det altfor mye. Ifølge én av de mindre speditørene har driftsforstyrrelsene ført til så store merkostnader at selskapet fikk underskudd i 2013. Posten Bring påpeker at det er kapasiteten på Ofotbanen som er flaskehalsen og ikke godsframføringen gjennom Sverige. En liten forsinkelse lenger sør kan føre til at toget ikke når forventet avgangstid i Kiruna. Da kan det være timevis å vente til neste ledige avgangstidspunkt.

I mernytten inngår også andre faktorer som ikke direkte kan omsettes i kroner og øre. Intervjuet med Nordlaks i kapittel 3.3. viser at det ofte ikke er mulig å skaffe nok vogntog for



Martin Holm, Coop Norge Handel AS

«Coop brukte Ofotbanen mer tidligere. Da fungerte toget bra. Butikkpakkede varer fra Gardermoen tar vi ikke med ARE-toget grunnet erfaringer med forsinkelser og togstans. Blir toget stående mellom terminalene tar det altfor lang tid å få tak i varene for videre distribusjon med annet transportmiddel. Andelen over Ofotbanen varierer mellom 20 % og 25 %. Nå går stadig mer på modulvogntog (25,25m) direkte fra Østlandet over Skibotn til Coop Norge sitt lager på Langnes i Tromsø. I Tromsø blir butikkpakkede varer scannet og videresendt med ordinær transport fra lager til butikkene.»

Holm forteller at toget fungerte bra til omkring 2010 da det begynte å bli trangt om plassen på banen. Varene må leveres til Coop Norges lager tidlig om morgenen og til butikkene i Tromsø når de åpner. I forhold til planlagt ankomsttid for togene til Narvik tåles forsinkelser på omkring én time, men ikke mer. Coop har en høy andel av dagligvaremarkedet i Nord-Norge. Markedsandelen var 39,3 % i Nordland og 36,8 % i Troms i 2013. Coop Norge sitt lager i Tromsø er distribusjonssenter for Nord-Norge med grense mot sentrallageret i Trondheim ved Kjølsvik i Nordland.

Investeringen i Coops sentrallager i Gardermoen næringspark (Coop Logistikkcenter) har ført til ca. 20 % lavere omsetning over lageret i Tromsø. Mer av godset lagres og forsendes derfra direkte til butikkene. Det er i første rekke tørrvarer og kjølte varer, men Cooplageret i Tromsø har fortsatt produksjon på høyt omsettelige tørr- og kjølevarer. Frukt, grønnsaker og fryste produkter leveres i sin helhet fra lageret i Tromsø. Terminalen har ca. 70 ansatte.

All intern transport mellom de regionale distribusjonssentrene administreres fra Oslo i samarbeid med lokale enheter. Både Coop og deres transportleverandør ønsker å overføre mer gods til banetransport dersom kvaliteten forbedres. I den forbindelse er det viktig for Coop å få tilgang til nøyaktige data for presisjon over tid som igjen kan brukes som beslutningsunderlag.

transport av sjømat. Den alternative kostnaden for fersk sjømat er høy dersom det innebærer forsinket levering av lasten. Ifølge rutetabellen har toget mellom Narvik og Oslo en gjennomsnittlig hastighet på 72 km/time inkl. stans underveis. Lastebiltransporten bruker lenger tid som følge av lovpålagte hvilepauser. 200.000 tonn sjømat i sørgående retning har en omsetningsverdi på omkring 8 mrd. kroner ved 40 kr per kilo i gjennomsnitt. Forsinket levering kan medføre tapte inntekter som langt overstiger transportkostnadene.

Med utgangspunkt i vurderingene ovenfor er mernytten av Ofotbanen beregnet til omkring 200. millioner kroner i 2014. Det må anses som en gjennomsnittsbetraktning da nytten for vareeierne vurderes opp mot et antatt scenario som forhåpentligvis aldri blir realisert.

2.8 Miljøgevinster ved bruk av Ofotbanen

Kapittel 7 i Jernbaneverkets metodehåndbok (JD 205) angir standardiserte satser for utslipp av klimagasser, lokale gasser, støy og ulykkeskostnader ved de respektive transportmidlene. Omkring 80 % av banetrafikken i Norge drives med elektrisk kraft. Unntakene er Nordlandsbanen, Rørosbanen og enkelte

strekninger ellers. Jernbaneverket har inngått avtale om kjøp av opprinnelsestifikater for strøm der dette er energikilden. Trafikken over Ofotbanen antas derfor ikke å avgi avgasser til omgivelsene. For lastebiltransport er den globale utslippskostnaden beregnet til 0,24 kroner per kjøretøykilometer (2009-priser). Ulykkeskostnaden ved lastebiltransport er litt høyere; 0,31 kroner per kjøretøykilometer. For tog er ulykkeskostnaden beregnet til 8,16 kroner per togkilometer. Godstog anses ikke å medføre støyplager av betydning i spredt bebygde strøk. Det pågår et arbeid med å oppdatere både satsene og grunnlaget for beregningene.

I kapittel 2.6 ble det beregnet at containertrafikken over Ofotbanen i 2014 ville krevd 40.000 lastebiltransporter for å transportere samme godsmengde. Noe gods ville blitt overført til Nordlandsbanen som krever dieseldrevne lokomotiver. Ved sammenligning av alternative CO₂ utslipp legges lastebiltransport dør-til-dør til grunn. Mange forhold påvirker konkurranseflaten mellom korridorer og transportmidler, ikke minst konkurranse situasjonen mellom aktørene. Hvis Ofotbanen ble lagt ned og transportene overført på gummihjul ville transportørene gjort sitt ytterste for å få last i begge retninger. Retningsubalansen gjør at dette ikke alltid går an å få til. Generelt for stykkgoods er retningsbalansen



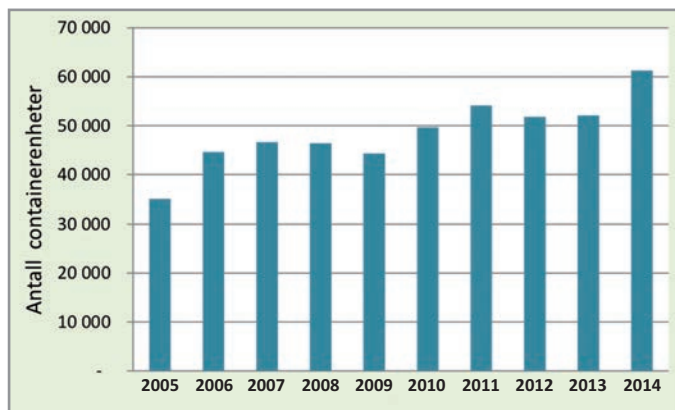
75/25, dvs. at 75 % går mot nord fra Osloregionen og 25 % går mot sør. Tilsvarende gjelder for grenseoverskridende gods. På Ofotbanen antas det å være en vesentlig bedre retningsbalanse enn landsgjennomsnittet på grunn av sjømaten i sørgående retning, men kun for temperert gods. Det antas derfor at trafikken over Ofotbanen tilsvarer 25.000 lastebiler som i gjennomsnitt kjører 4.000 kilometer tur/retur Osloregionen. Det gir en trafikkvekst på 100 millioner kjøretøykilometer per år dersom denne trafikken ble overført til veitransport. Den sparte globale utslippskostnaden er 24 millioner kroner med nåværende beregningsgrunnlag i Jernbaneverket. Ulykkeskostnadene er stipulert til 31 millioner kroner ved framføring med lastebil. Det er ca. 20 % høyere enn ved banetransport.

Det faktiske CO_2 utslippet vil variere med mange forhold, som kjøretøy, kjørestil, lastutnyttelse, veistandard og topografi. Vestlandsforskning gjorde en grundig analyse av energiforbruk og utslipp fra godstransport på vei i 2010 (4) der norske og internasjonale undersøkelser er sammenstilt. På grunn av denne rapporten antas det at lastebiler med nyttelast over 11 tonn har et utslipp på ca. 800 gram CO_2 -ekvivalenter per vognkilometer. Containertrafikken over Ofotbanen sparte dermed miljøet for et CO_2 -utslipp på ca. 80.000 tonn i 2014. Til sammenligning var CO_2 utslippene fra veitrafikken ca. 10,1 millioner tonn i 2013 der godstransportene antas å utgjøre omkring 35 %.

3. Betydelig vekstpotensial i nåværende trafikkgrunnlag

3.1 Kontinuerlig containervekst siden 1993

Tall fra Railcombi og DB Schenker viser at containertrafikken har hatt jevn etterspørselsvekst siden oppstarten i 1993. Railcombi er et datterselskap av CargoNet innen terminalhåndtering. Figuren nedenfor beskriver utviklingen siste ti år inkludert trafikken over Kiruna i 2014:



Figur 6: Antall containerenheter på Ofotbanen 2005-2014 (kilde: Baneoperatørene).

Godsomslaget for antall containere transportert på bane er ikke offentlig tilgjengelig informasjon, hverken samlet eller per strekning av konkurransehensyn. Operatørene har gitt informasjon til rapporten under forutsetning av at omsetningstall for hver operatør ikke oppgis. En containerenhet er en 20 fots container (1 TEU). Det er varierende praksis med hensyn til om 25 fots containere omregnes til 1,25 TEU eller ikke. På Ofotbanen er det en høy andel 25 fots containere. Det finnes ikke tilgjengelig informasjon som viser den eksakte fordelingen av containerstørrelser tilbake til 2005. Med forutsetning om at 90 % av trafikken er 25-fots enheter kan godsomslaget i 2014 omregnes til ca. 76.000 TEU.

Trafikkveksten er imponerende tatt i betraktning den høye kapasitetsutnyttelsen i banenettet. Veksten forteller at dette er en attraktiv og konkurransedyktig transportkorridor til tross

for svak punktlighet. Det går nå 16 godstog til/fra Oslo per uke. Samlet trafikk over Ofotbanen er 16-17 tog per døgn, fordelt på 10-11 malmtog, 2 persontog og 4 godstog. I tillegg er det ulike former for prosjektlast og frakt av råvarer til LKABs pelletsverk. Kapasiteten avhenger av mange faktorer, som togenes lengde, hastighet og antallet lange møtespor. Ifølge Jernbaneverket er kapasiteten 19-20 tog per døgn dersom togene har maksimal lengde. Malmtogene kan ha en lengde på inntil 750 meter. For godstogene er lengden inntil 600 meter. I Nasjonal transportplan 2014-2023 er det planlagt investeringer i to nye kryssingsspor som vil øke kapasiteten til 27 tog per døgn. På den 42 km lange strekningen på norsk side er tre av fem kryssingsspor oppgradert til å ta lange tog. Arbeidet med det fjerde pågår. Kryssingssporet må være ca. 800 meter langt. Det er ti kilometer i gjennomsnitt mellom hvert møtested. Arbeidet med de to siste kryssingssporene antas å kunne ferdigstilles i 2019. Planene for fremtidige kapasitetsutvidelser opp mot forventet etterspørsel drøftes nærmere i kapittel 5. I.h.t NTP 2014-2023 vil det bli 7 kryssingsspor, 5 «gamle» og 2 nye (Djupvik og Søsterbekk).

3.2 Fortsatt overføringspotensial innen detaljhandelsvarer

Utviklingen i transportene av detaljhandelsvarer mellom Oslo-området og Nord-Norge kan ses i flere dimensjoner, som:

- Forventet vekst i etterspørselen
- Utvidelse av varespekteret som transporteres på jernbane
- Konkurransesituasjonen mellom transportmidlene

Etterspørselen etter detaljhandelsvarer avhenger av mange forhold, som konjunktorene, befolkningsutviklingen og handelsmønsteret. Ikke minst det siste har betydning for transportarbeidet. Netthandelen medfører at det blir stadig flere pakker som transporteres direkte til forbrukeren. Den gjennomsnittlige transportavstanden øker. Leveringstiden fra bestilling til mottak blir en stadig viktigere konkurransefaktor

for mottakerne av varer. Konsekvensene er mer transport selv om det samlede forbruket er stabilt.

Kombitransport på bane fra sør mot nord er første rekke assosiert med distribusjon av dagligvarer fra sentrallagre i Osloregionen og til utsalgssteder i Nord-Norge. Det er enhetslaster som transporteres i skarp konkurranse med lastebiltransport dør-til-dør. Noe gods til destinasjoner nord for Vestfjorden transporteres over Nordlandsbanen, jfr. intervjuet med Posten Bring. Stadig mer av dagligvarene konsolideres hos dagligvaregrossistene før distribusjon. Målet er 100 % kontroll med distribusjon og vareplassering i butikkhyllene for NorgesGruppen som har størst markedsandel. Av grossistenes distribusjon går en økende andel av varepåfyllingen fra et sentralt lager på Østlandet direkte til butikkene. Grossistene søker stordriftsfordeler gjennom sentralisering og konsolidering. Høy leveringspresisjon blir dermed en kritisk faktor. Sårbarheten i forsyningskjeden øker. Dette er utviklingstrender som også finner sted i andre bransjer. Uensartet gods standardiseres i enhetslaster og konsolideres med andre vareslag før levering til kunden. Det kan bety at leveranser av volumkrevende produkter som byggevarer og møbler i økende omfang blir konsolidert før levering. Denne utviklingen kan legge forholdene til rette for godsoverføring til bane for varegrupper der toget i dag har en lav markedsandel.

Godstogenes tapte markedsandeler til veitransport i Sør-Norge kan til en viss grad forklares gjennom at jernbanen ikke har klart å imøtekomme de høyere kravene til leveringspresisjon som moderne forsyningskjeder krever.

De mest kritiske konkurransefaktorene for containertransport på bane er punktlighet, frekvens, pris og effektiv avvikshåndtering dersom noe går galt. Kunder forteller at containere kan bli stående lenge ved driftsavbrudd uten at de får nødvendig informasjon. Konkurranseflaten mellom containertransport på vei eller bane kan i høy grad påvirkes av nasjonale myndigheter gjennom ulike virkemidler. Det synes å være et betydelig overføringspotensial for gods fra sør mot nord dersom myndighetene legger forholdene til rette for det.

3.3. Transportene av fersk sjømat over Ofotbanen

Senter for innovasjon og bedriftsøkonomi ved Handelshøgskolen i Bodø utarbeidet i fjor en rapport over varestrømmene for fersk fisk som ble eksportert i 2013 (laks, sjøørret og torsk). Omfanget utgjorde ca. 955.000 tonn (5). Med unntak av ca. 50.000 tonn torsk var det aller mest oppdrettsfisk. Til sammenlignet ble det ilandført ca. 2,03

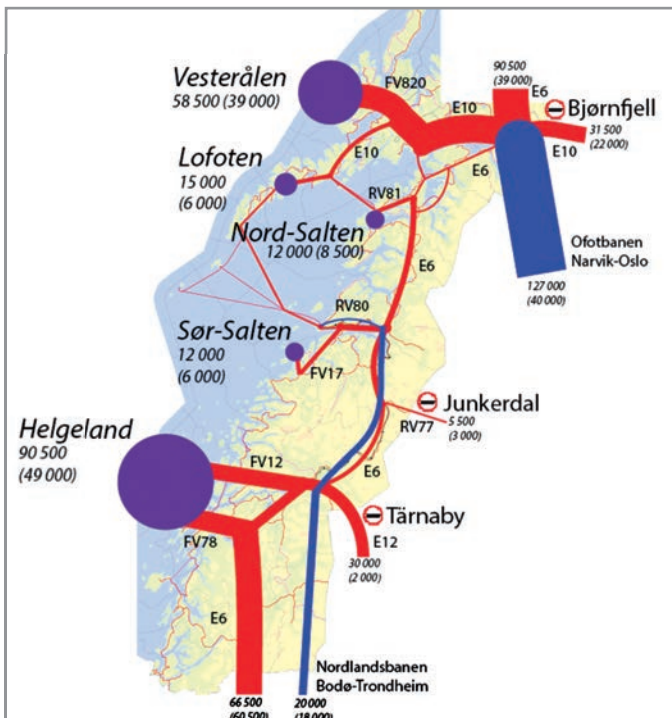
Karl Henrik Karlsen, Posten Bring AS

«Vareverdien over Ofotbanen kan øke både fire og fem ganger dersom kvaliteten på banetransportene blir god nok.»

Posten Bring planlegger et nytt distribusjonssenter i Bjerkvik med ca. 100 årsverk. I Narvik er det i dag 34 ansatte. Siden 2011 har det vært en overføring av trafikk fra Sør-Norge til modulvogntog og til Nordlandsbanen. Det skyldes dårlig punktlighet. Dersom toget er forsinket til Kiruna kan det være timer å vente til neste ledige avgangstidspunkt. Maksimum avvik som tåles er +/- 30 minutter. Vårt krav til punktlighet er 95 %. Ofotbanen er rimeligst for alt gods nord for Vestfjorden så vi ville helst ha benyttet Ofotbanen mest mulig. Varene som skal til Tromsø må være der senest kl. 06.00 for å rekke å bli fordelt på riktig transportrute med levering i butikkene fra kl. 08.00. Fordelene med Nordlandsbanen sammenlignet med Ofotbanen er at Nordlandsbanen har bedre punktlighet og at toget forlater Alnabru senere på kvelden. Ved å anvende godstoget som er på Fauske kl. 19.00 kan transportørene rekke siste ferje over Vestfjorden. Da er de framme i Tromsø til kl. 05.00. Det er dyrere enn Narvik og mindre miljøvennlig men punktligheten gjør denne transportkorridoren til et bedre valg. Lokalisering i Bjerkvik foretrekkes blant annet på grunn av beliggenheten ved E10.

For Posten Bring er ikke lossing i Kiruna ved forsinkelser et tilfredsstillende alternativ for gods til Tromsø. Det tar for lang tid med lastebil over Skibotn sammenlignet med fremføring på bane til Fauske og lastebiltransport videre. Det gjelder spesielt ved transport av ferske varer. Modulvogntog er i ferd med å nærme seg banetransport med hensyn til prisnivå, i alle fall når forsinkelseskostnader tas i betraktning. Posten Bring ønsker å anvende bane mest mulig. Vi opplever å miste kunder på grunn av lojaliteten til toget som transportmiddel, sier Karl Henrik Karlsen.

millioner tonn villfisk samme år. I underkant av en tredjedel av den ferske fisken som eksporteres i Norge blir produsert i de tre nordligste fylkene, tilsvarende ca. 300.000 tonn. Laksen som blir produsert i Vest-Finnmark transporteres hovedsakelig med lastebil på Fv. 93 over Kivilompolo fremfor transportruter lenger sør. Undersøkelsen viste at Ofotbanen har en solid markedsandel ved transport av fersk oppdrettsfisk fra Lofoten, Vesterålen og Troms. Av slaktevolumet på ca. 242.000 tonn i Nordland og Troms ble ca. 156.000 tonn transportert ut av regionen på bane. Det tilsvarer en markedsandel på 64 %. Over Narvik gikk ca. 158.000 tonn i 2013 fordelt på 127.000 tonn på Ofotbanen og 31.000 på lastebil over Bjørnfjell. I tillegg var det ca. 30.000 fersk torsk som ble eksportert over Ofotbanen. I 2007 var eksporten av laks og ørret over Ofotbanen ca. 40.000 tonn. Transportstrømmene fremgår av illustrasjonen nedenfor:



Figur 7: Transportstrømmer av fersk laks og ørret fra slakterier i Nordland. (tonn). Situasjonen i 2013 (2007 i parentes). Kilde: SIB rapport nr. 5-2014.

Transporten av fisk på jernbane går kun innenlands med unntak av fisketransporter på Ofotbanen, der fisken går i transitt via Sverige før den splittes og konsolideres med andre varepartier i Oslo (Alnabru). Rapporten peker på at 81 % av transporten ut av landet foregår med lastebil. Blant spørsmålene er om konsolideringen av varestrømmene vil forbli i Osloregionen eller flyttes nærmere de største markedene i Europa. Foreløpig er det ingen signaler som tyder på at Osloregionen svekkes som konsolideringspunkt. Marine Harvest, en av de største aktørene, har nylig doblet kapasiteten ved terminalanlegget på Gardermoen.

Rapporten peker på betydningen av hvor nye slakterianlegg blir lokalisert med hensyn til valg av transportmiddel og transportkorridor. Det blir færre og større anlegg. Nye kjøleteknikker utvider ferskvarenes holdbarhet og reduserer presset på kort transporttid fra slaktning til plassering i butikkhylla. Det er foreløpig uklart hvordan dette påvirker transportmiddelfordelingen på lengre sikt for alle typer ferske varer.

Den totale produksjonen av laks og ørret i de tre nordligste fylkene var i 2012 ca. 50 % høyere enn eksporten av fersk fisk (6). I havområdene utenfor ble det fangstet ca. ca. 1,5 mrd. tonn fisk og skaldyr der den nordnorske fiskeflåten stod for omtrent halvparten. Torsk, torskerte fiskearter og pelagiske arter som sild og lodde representerte 95 % av volumet. Høgskolen i Bodø peker på at torsken i stor grad selges til de samme markedene som oppdrettsfisken. De tenker seg at varestrømmene for oppdrettsfisk og villfisk blir mer konsolidert i fremtiden.

Rapporten om transportene av fersk fisk slår fast at Ofotbanen er meget viktig for sjømatnæringen. Veksten i transportene på bane er imponerende. Det transporteres også litt fryst fisk på bane. Det samlede godsomslaget over Ofotbanen i 2013 var omkring 200.000 tonn ifølge Nordnorsk Havbrukslag. I perioden 2007-2013 økte eksporten av fersk laks og ørret med 73 %. I samme periode økte trafikken over Ofotbanen med 217 %. Av all fersk sjømateksport fra de tre nordligste fylkene i 2013 gikk 46 % med Ofotbanen.

3.4 Lyse utsikter for sjømatnæringen

Sintef Fiskeri og Havbruk AS og Sintef Teknologi og Samfunn utarbeidet i 2012 en ringvirkningsanalyse av sjømatnæringen med fokus på verdiskaping og sysselsetting (7). Det ble pekt på at kjernevirksomheten skaper en produksjonsverdi på 61 mrd. kroner og sysselsetter ca. 23.550 årsverk.

Ringvirkningene er omtrent på samme nivå som i kjernevirksomheten med hensyn til sysselsetting slik at næringen samlet bidrar til sysselsetting av omkring 47.000 årsverk. Ringvirkningene målt i verdiskaping er høyere enn for kjernevirksomheten. Mest ringvirkninger gir sjømatnæringen for:

- Produsentene av fiskefôr
- Rådgivende og teknisk tjenesteyting
- Bygg- og anleggssektoren
- Engros- og detaljhandel

Overraskende nok anså Sintef at transportnæringen hadde begrensede ringvirkninger av verdiskapingen i sjømatnæringen. Luft- og landtransport kom først på 10. plass med



Arne Andersen, Nordlaks AS

«Ofotbanen benyttes stadig mer. 95 % av produksjonen går i dag med lastebil til Narvik og tog videre. Det er rimeligere enn med lastebil dør-til-dør. Vi får alltid plass på toget fordi vi planlegger transportene og bestiller uka før. Det er heller ikke nok vogntog tilgjengelig når vi ønsker det. Regulariteten har noen ganger vært dårlig. Det er mest kritisk for gods som skal videre fra Gardermoen med fly.»

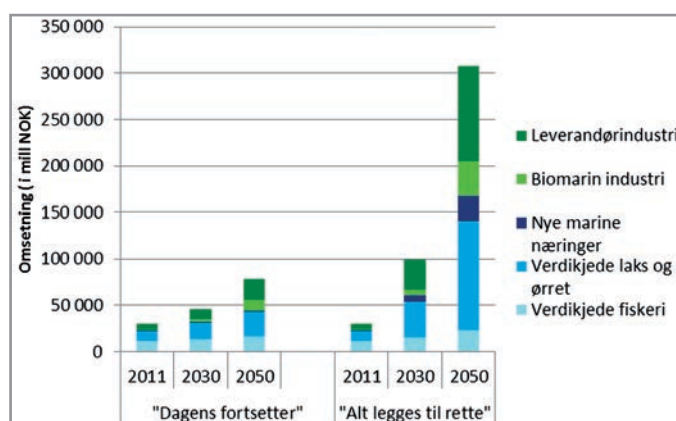
Nordlaks er ett av Norges største havnbrukskonsern. Selskapet har virksomhet i 12 kommuner i Nordland og Troms og ca. 420 ansatte. Konsernledelsen holder til på Stokmarknes i Vesterålen. Hovedvirksomheten er produksjon, foredling og salg av laks og regnbueørret. Nordlaks er et helintegret selskap med kontroll på hele verdikjeden, fra stamfisk, rogn og smolt til produksjon, distribusjon og salg av ferdige produkter. Fisk fra egne anlegg og fra samarbeidspartnere gir grunnlag for en omfattende virksomhet på land som innbefatter slakteri, fryseri, filetfabrikk og produksjon av marine oljer.

Omsetningen i 2013 i Nordlaks Oppdrett AS var på ca. 1,8 mrd. kroner. Produksjonen var ca. 73.000 tonn sjømat. Målsettingen er en vekst til 100.000 tonn i løpet av fem år. Det er stort sett kundene som bestemmer transportform og transportmiddel. Post Nord og DB Schenker er hovedleverandørene av transporttjenester.

ca. 850 millioner kroner i ringvirkningseffekter (bidrag til BNP). Ifølge Statistisk sentralbyrå var eksporten av sjømat med lastebil eller fly ca. 1,1 millioner tonn i 2012. Det tilsvarer en transportomsetning på ca. 770 kroner per tonn. Den samlede produksjonsverdien av sjømatnæringen med ringvirkninger ble anslått til 156 mrd. kroner.

I 2013 ble det utarbeidet en sektoranalyse av de marine næringene i Nord-Norge i regi av Sintef Fiskeri og Havbruk AS, Norut og Havforskningsinstituttet. Her vurderes potensialet for utvikling av de marine næringene som stort. I Nord-Norge var det i 2011 totalt 3.700 bedrifter med omkring 11.300 sysselsatte innen de marine næringene, eksklusive leverandørindustrien. Den totale omsetningen var på 29 mrd. kroner. Verdiskapingen var ca. 10,3 mrd. kroner (verdiskaping = tilleggsværdien som hvert ledd tilfører produktet eller tjenesten).

Rapporten presenterer drivkrefter, trender, flaskehalser og virkemidler for å få til økt verdiskaping i alle deler av de marine næringene i Nord-Norge. I scenariet "Alt legges til rette" er potensialet for samlet omsetning for de marine næringene oppsummert til å kunne bli i størrelsesorden 100 mrd. kroner i 2030 og 310 mrd. kroner i 2050. Omsetningen i 2050 representerer mer enn en tidobling av omsetningen i 2011. I scenariet «Dagens fortsetter» er omsetningen 78 mrd. kroner i 2050. Det er en tredobling av nivået i 2011. De to scenariene presenteres på følgende måte:



Figur 8: Scenarier for omsetningsvekst i de marine næringene i Nord-Norge fra sektoranalysen av de maritime næringene i Nord-Norge (Rapport A24298 Sintef Fiskeri og Havbruk AS, Norut og Havforskningsinstituttet).

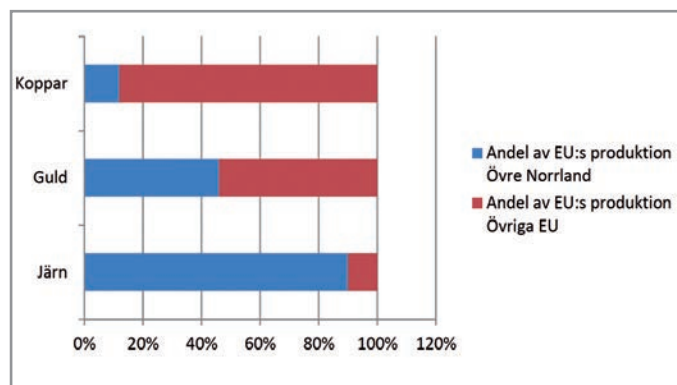
Det spås en positiv utvikling ikke bare for oppdrettsnæringen men også for nye marine næringer og tilhørende leverandørindustri. Volumet slaktet fisk fra akvakultur er tredoblet i Nord-Norge i løpet av 12 år, fra 2000 til 2012. En betydelig del av volumveksten på 300.000 tonn transporteres på Ofotbanen og gjennom Sverige via Oslo til de viktigste markedene på Kontinentet. Ofotbanen har gradvis vunnet markedsandeler i forhold til både bil- og sjøtransport. De lyse utsiktene for sjømatnæringen legger et godt grunnlag for ytterligere transportvekst på bane. I sektoranalysen spås det at produksjonen fra havbruk alene kan øke fra 454.00 tonn i 2012 til mellom 615.000 tonn og 1550.000 tonn i 2030. I sektoranalysen av de marine næringene pekes det på at vekstpotensialet blant annet begrenses av den lange avstanden til markedene og svak infrastruktur. Omkring 30 % av

den samlede produksjonen innen havbruk i Nord-Norge ble transportert over Ofotbanen i 2013. Med videre utvikling av Ofotbanen kan banetransport til markedene på Kontinentet bli den ledende transportformen for de marine næringene i Nord-Norge i fremtiden. Dette bekreftes av representanter for næringen, jfr. synspunktet til kommunikasjonsdirektør Lise Bergan i Cermaq:

«Ofotbanen og Narvik er veldig viktig for sjømatnæringen. Vi regner at det er 100 arbeidsplasser i Narvik knyttet til sjømattransporten over Ofotbanen. Utvidelse av kapasiteten med bygging av dobbeltspor er avgjørende for næringens leveringsevne og konkurransedyktighet.»

3.5 Forventet produksjonsvekst i mineralnæringen i Sverige

Mineralnæringen er et annet potensielt vekstområde med hensyn til transport. Svenskene har en stor mineralindustri i Norra Norrland. Utvinningen av metaller har skapt næringsklynger og flere verdensledende bedrifter på sine områder, som Boliden, LKAB, Atlas Copco, SSAB, Dannemora og Sandvik. Utvinningen av mineraler i Nord-Sverige er viktig for EUs selvforsyningssevne i et marked som domineres av et fåtall multinasjonale selskaper med produksjon i Kina, India, Sør-Amerika, Sør-Afrika og Australia. Figuren nedenfor viser andelen av Europas produksjon for tre viktige metaller som kommer fra Øvre Norrland:

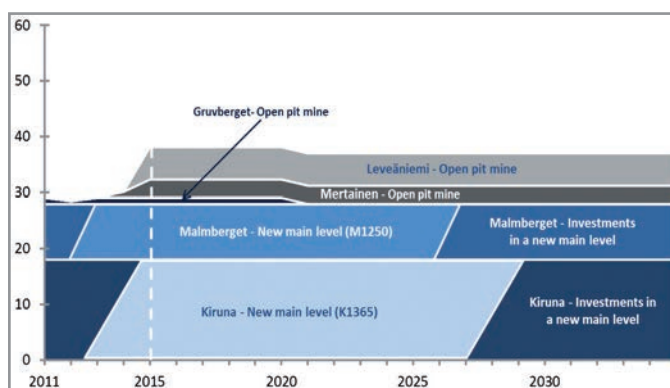


Figur 9: Regional strategi för hållbar mineralutvinning i Västerbottens och Norrbottens län – 2025, versjon 0.6 mai 2014.

Den viktigste produsenten av jernmalm er LKAB (en forkortelse for Luossavaara-Kiirunavaara AB) som produserer foredlende malmprodukter til stålindustrien og mineralprodukter til andre bransjer. LKAB skipet ca. 19,5 millioner tonn over Narvik i 2014. Dette er store volumer i skandinavisk sammenheng, men ikke utenfor Europa. Til sammenligning var den kinesiske produksjonen ca. 60 ganger høyere i 2010. Etterspørselen etter stål er nesten doblet i løpet av 20 år.

Veksten på 2000-tallet har i gjennomsnitt vært 6 % per år. Det antas at veksten fortsetter, fortrinnsvis som følge av industrialiseringen i Østen og i Afrika. Balansen mellom tilbud og etterspørsel i verdensmarkedet har stor betydning for prisutviklingen og investeringene i nye gruver.

LKAB har vedtatt å øke produksjonen av jernmalm fra 26 millioner tonn til 37 millioner tonn. Det betyr en økning fra 19 millioner tonn over Narvik til ca. 30 millioner tonn. Det er kundenes lokalisering og transportkostnadene som bestemmer om skipningen skal skje over Luleå (der hovedkontoret ligger) eller over Narvik. Leveringsvilkårene til LKAB er fritt levert til nærmeste havn, dvs. at kunden betaler frakten fra Luleå eller Narvik. Ifølge LKAB er bedriftens eksistensgrunnlag avhengig av utskipningene av malm over Narvik. 80 % av trafikken går der. Utvidelse av kapasiteten skulle vært påbegynt i 2015. Planene er to år forsinket på grunn av arbeid med ivaretagelse av miljøkrav ved åpning av nye gruver. Nåværende malmtog over Narvik går døgnet rundt hele året med 10-11 tog per døgn i hver retning. Det antas at malmtransportene på Ofotbanen blir 16 eller 17 tog per døgn ved utvidelse fra ca. 19 millioner tonn per år til ca. 30 millioner tonn per år over Narvik. Ifølge SveMin, bransjeforeningen for den svenske mineralnæringen, er det ikke usannsynlig at LKAB kan produsere opp mot 50 millioner tonn jernmalm i 2025. Kapasitetsutvidelsen vil medføre fortsatte investeringer i terminalanlegget i Narvik. Nåværende investeringsprogram slutføres i 2016. Blant behovene er tilrettelegging for økt innelagring av malmen før skipning. Figuren nedenfor illustrerer forventet uttak fra de respektive gruveanleggene når produksjonen utvides til ca. 40 millioner tonn per år:



Figur 10: Forventet malmproduksjon fra LKABs gruver mot 2030 (LKAB).

Av de to nyeste bruddene har Mertainen fått driftstillatelse. For Leveäniemi pågår arbeid for driftsgodkjenning. Sverige har rike forekomster av metaller og mineraler i Norrland, Bergslagen og Gotland. SveMin mente i en rapport i 2012 at produksjonen kan tredobles innen 2025 dersom forholdene legges til rette for dette. Blant faktorer som begrenser

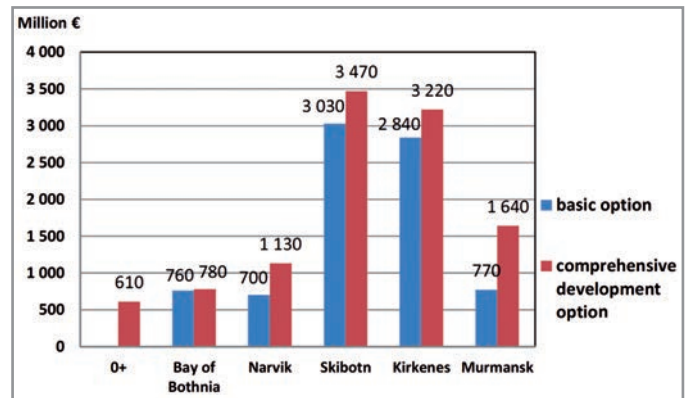
potensialet er baneinfrastrukturen i Nord-Sverige. Biltransport er ikke et alternativ. Nedenfor følger et sitat fra rapporten:

I ett scenario där gruvindustrin växer kraftigt kommer ingen av de kritiska sträckorna att ha tillräckligt med kapacitet utifrån dagens planerade utbyggnad. Kapacitetsbristen på järnvägsnätet kan komma att öka ytterligare, om gränserna för svavelhalter för bränsle på Östersjön och Nordsjön sänks 2015 och viss sjöburen transport då skiftas till land/tåg.

Prosjektering av nye gruver i Sverige pågår. Utskipning over Narvik er det foretrukne alternativet. Et engelsk selskap, Beowolf mining plc., er nær ved å få driftstillatelse for en malmgruve i Jokkmokk. Et annet selskap, Avalon Minerals Ltd., planlegger å gjenåpne en kobber- og jernmalmgruve 5 km vest for Kiruna. Ifølge selskapets nettsider er det tidligere utvunnet 12,5 millioner tonn malm fra denne gruve med 2,3 % kobberinnhold.

Også i Nord-Finland er det en betydelig metall- og mineral-industri med potensial for vekst. Gruven til Northland Resources er lokalisert relativt nær grensen mot Finland. Volumet i dag er ca. 3 millioner tonn/år. Potensialet er på langt nær utnyttet slik at tilrettelegging for volumkrevende transport på bane til nærmeste havn er påkrevet. Gods-transport på bane fra gruvene i Nord-Finland med tilknytning til Malmbanen/Ofofbanen og utskipning over Narvik anses som beste alternativet ved transport mot nord eller vest. De finske transportmyndighetene satte i 2012 ned en arbeids-gruppe for å se på transportkostnader og investeringsbehov i ulike korridorer for metall- og mineralbedriftene. Det ble ut-

arbeidet en nåverdibetraktning av 30 års drift i hver av korridorene der også investeringer og volumvekst ble tatt hensyn til. I scenariet for moderat vekst ble transportbehovet beregnet til 13 millioner tonn i 2030 med ca. 60 % av produksjonen i finsk Lappland. Rapporten fra 2013 viser betydelige forskjeller i investeringsbehovet i de ulike korridorene:



Figur 11: Investeringsbehov per år (millioner EUR) for metall- og mineral-industrien i Nord-Finland ved bruk av forskjellige transportkorridorer (ISSN 1798-8225 The transport needs of the mining industry - Projects of the Finnish Transport Agency 2/2013).

Det er lange avstander på Nordkalotten. Arbeidsgruppen påpekte at investeringsbehovet på Narvik ruten vest for Kaunisvaara ikke er inkludert da dette ikke er utredet av svenske myndigheter. Utbygging av nye lange transportkorridorer i uberørt villmark meget omstridt. Sammen med investeringsbehovets størrelse svekker dette alternativene Skibotn og Kirkenes i sammenligning med trafikk over et fremtidig dobbeltspor til Narvik. De økonomiske gevinstene i metall- og mineralnæringen må være betydelige for at investeringer i ny baneinfrastruktur skal finne sted.

4. Nye fremtidige transportbehov på bane

4.1 Mange muligheter for regional næringsutvikling

Det foreligger en rekke analyser som peker på mulighetsrommet for langsiktig næringsutvikling i Nord-Norge ved å kombinere bruk av naturressurser, kompetanse og investeringsvillig kapital. Menon og KunnskapsParken Bodø har på oppdrag av Agenda Nord-Norge skrevet en rapport om vekstpotensialet med særlig fokus på tre næringer; sjømat, olje & gass og kraftforedlende industri. Bakgrunnen for deres analyse er ulike sektorrapporter til de sentrale, politiske myndighetene vedrørende potensialet for verdiskaping i de tre nordligste fylkene med utgangspunkt i ressursgrunnlaget i kystområdene. Det er spesielt fem næringer som kan bidra til utvikling. Tabellen nedenfor viser en oppsummering av potensialet slik det fremgår av sektorrapportene:

Blant næringsmulighetene som fremmes og som skaper transportbehov er videre utvikling av den kraftkrevende industrien eller den kraftforedlende industrien som Agenda Nord benevner den. Det fremheves at kombinasjonen av naturgass, elkraft og mineraler har betydelig potensial for industriell utvikling. I utredningen om «Industriell bruk av gass fra det nordøstlige Norskehavet» i regi av Gassco drøftes fire alternative anvendelsesområder ved ilandføring:

- Direktereduksjon av jernmalm (DRI) ved bruk av naturgass.
- Produksjon av metanol, for eksempel som tilsetning i drivstoff.
- Produksjon av ammoniakk som råstoff for produksjon av kunstgjødsel.
- Smelting av metaller.

2011			2030			2030		
Status			Dagens politikk			Alt legges til rette		
	Sysse- setting	Verdi- skaping (Mrd. kroner)	Sysse- setting	Verdi- skaping (Mrd. kroner)	Årlig vekst i verdiskaping	Sysse- setting	Verdi- skaping (Mrd. kroner)	Årlig vekst i verdiskaping
Sjømat	11 269	10,3	14 600	21	3,8 %	23 900	45	8,1 %
Reiseliv	11 901	6,2	12 400	8,5	1,7 %	14 000	10,7	2,9 %
Fornybar energi	2 724	6,0	ukjent	10	2,7 %	ukjent	10,6	3,0 %
Mineralnæringen	1 205	1,0	1 500	1,9	3,7 %	3 400	4,2	8,1 %
Annen industri	98 093	62,6	106 900	92,8	2,1 %	161 000	143	4,4 %
Sum	125 192	86,0	135 400	134,2	2,4 %	202 300	213,5	4,9 %

Figur 12: Potensialet for vekst i sysselsetting og verdiskaping i Nord-Norge innen sentrale næringer fram til 2033 (Agenda Nord-Norge: Nord-Norge i verdensklasse – en mulighetsstudie).

En ekspertgruppe utnevnt av regjeringene i Norge Sverige og Finland har vurdert hvordan landene skal kunne oppnå bærekraftig vekst i skandinavisk Arktis (Statsrådets kansli Finland publikasjonsserie 7/2015: Vekst fra nord). Rapporten peker særlig på muligheter ved bruk av LNG. Sitat fra side 15:

«Prosessering av mineralske råvarer er svært energiintensivt. I mange deler av Arktis i dag brukes kull eller tungolje i prosesseringen. I noen tilfeller blir råvarene prosessert i andre deler av landet, noe som forutsetter transport. Vi mener at LNG i framtiden kan bli en viktig energikomponent i mineralprosesseringsindustrien og bidra til å skape nye næringsklynger. Bruk av LNG vil bety reduksjoner i CO₂ utslippene.»

Gjennom deltakelsen i det europeiske kvotemarkedet for CO₂ utslipp kan Norge bidra til at LNG erstatter olje og kull i mineralnæringen. Ved en eventuell etablering av et DRI verk kan LKAB videreføre malmen til en enda høyere renhet av jern. Narvik er en mulig lokalisering hvis LKAB beslutter å investere i DRI. LKAB har utarbeidet en skisse av hvordan et DRI verk kan se ut i nærheten av deres nåværende utskipningsanlegg:



Figur 13: Skisse for et potensielt fremtidig DRI anlegg i Narvik (LKAB).

Foredling av malmpellets i Narvik ved bruk av LNG kan ha ulike dimensjoner. Det kan etableres et FoU-senter der LKAB og bedriftens kunder tester ulike kvaliteter produksjonskvaliteter for mest mulig effektiv pellets- og stålproduksjon. Det kan også bli slik at mer av malmforedlingen foregår i Narvik. Uavhengig av omfang vil det måtte bli et DRI verk med den beste teknologien som finnes.

4.2 Transport av naturgass på Ofotbanen

LKAB har 6 pelletsverk i daglig drift og et sjuende under bygging. De har vedtatt å erstatte forbruket av kull og olje i smelteverkene med mer miljøvennlig energi. Fordelingen i

dag er ca. 70 % kull og ca. 30 % olje. Kullet og oljen transporteres over Luleå. Hensikten med bruk av LNG er både miljøgevinster og redusert nedetid for ovnene gjennom mindre vedlikeholdsbehov. Nåværende energibehov er 2,5-3,0 TWH. Et eventuelt fremtidig DRI anlegg i Narvik kan påvirke virksomheten ved nåværende smelteverk.

Det er sannsynlig at oljen og kullet erstattes med LNG. Forventningene til fremtidige energipriser er imidlertid avgjørende for valget. Det pågår nå en test ved ett pelletsverk som varer fram til høsten 2015. Da tas det beslutning om videre framdrift. Testen krever transport av én 40 fots container med LNG per døgn. En eventuell oppstart i full skala i 2017 vil kreve 35.000 tonn LNG, tilsvarende 12 vognlastvogner eller 32 40-fots containere per døgn. Dersom samtlige pelletsverk konverteres blir transportbehovet ca. 100.000 tonn/år. En tradisjonell banevogn tar 111 M3. Ett tonn omregnes til 2,2 M3. Transportene til LKABs foredlingsanlegg i Nord-Sverige vil dermed kunne kreve tre daglige togavganger med LNG, enten ved lasting av 40 tradisjonelle banevogner eller ved lasting av ca. 120 containere med 40 fots lengde.

Nåværende sjøtransport fra Melkøya foregår med store skip. Leveransene til LKAB innebærer at også mindre skip må bli konkurransedyktige for transport av LNG. Det er ikke tatt endelig stilling til valg av lastbærer. LKAB har banespor helt inn til verkene slik at mellomasting med bil unngås. I Narvik planlegges etablering av et mottaksanlegg for LNG. Tilrettelegging for LNG som energikilde er et krav til kjernetnettverks-havnene i TEN-T. Anlegget vil både kunne forsyne industri og skip med en mindre forurensende energikilde enn det som i dag anvendes.

Konvertering til LNG som energikilde hos LKAB vil medføre etablering av et anlegg i Narvik. Naturgass Nord vil stå for denne etableringen i samarbeid med Narvik havn og en industriell aktør der flere har vist sin interesse. Det er stor sannsynlighet at et LNG anlegg i Narvik vil bli attraktivt også for brukere og bruksområder som i dag ikke er kjente.

4.3 Barrierer for økt grenseoverskridende trafikk

Utenom virksomheten til LKAB er det relativt lite grenseoverskridende transportaktivitet på bane mellom Nord-Norge, Nord-Sverige og Nord-Finland. Det er på mange måter overraskende fordi øst-vest trafikken ellers i Norge øker. Transportkorridorene nord-sør er fortsatt de viktigste og blir prioritert i de nasjonale samferdselsplanene. Arbeidet med

Joint Barents Transport Plan og andre politiske initiativer vil på sikt bidra til at etablerte transportmønstre endres. Et bedre sammenhengende transportnett og flere terminaler legger et godt grunnlag for trafikkvekst på bane på tvers av landegrensene.

Miljøutfordringene og klimaendringer vil gradvis føre til endringer i transportmønstrene. Forurensningen av Østersjøen er alvorlig. Stadig strengere miljøkrav må forventes. Blant kildene er den høye skipstrafikken. Det er foreløpig uklart hvordan SECA-direktivet vil påvirke transportstrømmene med skip og tog fra mineral- og skognæringene i Nord-Sverige og Nord-Finland.

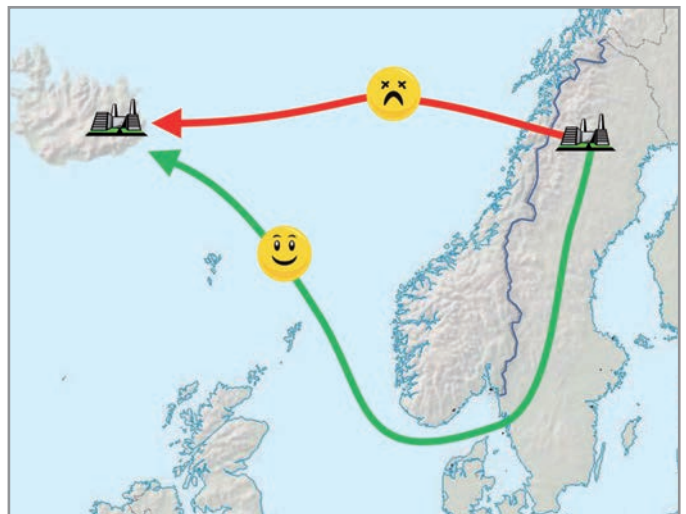
Det er ikke tilstrekkelig at transportinfrastrukturen forbedres dersom øvrige virkemidler ikke tilrettelegges i samme retning. Blant barrierene for gods fra Nord-Sverige over nordnorske havner er utformingen av den svenske transportstøtten. I Sverige har det siden 1971 vært en selektiv statlig ordning med økonomisk kompensasjon til bedrifter med lang transportavstand i Sverige til sine primærmarkeder. Hensikten er å skape mest mulig like konkurransevilkår uavhengig av hvor bedriften er lokalisert. Den regionale tilskuddsordningen er geografisk avgrenset til de fire nordligste länene i Sverige. Støtteområdet omfatter länene Norrbotten, Västerbotten, Jämtland og Västernorrland. Det er ytterligere inndelt i 8 subregioner med ulike støttesatser avhengig av geografi og transportavstand. Ordningen skal samtidig stimulere til bearbeiding av råvarene der de utvinnes. Tilskuddet er i første rekke rettet mot bearbeidet stykkogods. Bulkvarer som mineraler, metaller og fossil energi inngår ikke. I utgangspunktet er støttesatsene høyere jo lengre nord man kommer, men lavere langs kysten enn i innlandet. Tilskuddsordningen gjelder både bil- og banetransport i Sverige. Persontransport og lufttransport inngår ikke.

Ifølge en rapport utarbeidet av Transportutvikling AS for Nordland fylkeskommune i 2011 varierer tilskuddet fra 10 % til 45 % av transportkostnadene på svensk område for utgående transporter (8). For inngående transporter til de støtteberettigede bedriftene er satsene ca. 5 % lavere. Den statlige regionale tilskuddsordningen utgjorde ca. 450 millioner SEK i 2011. Grunnlaget for det statlige bidraget er at transporten må være 401 km eller mer i Sverige. Det er imidlertid mulig å oppnå støtte for kortere distanser i Sverige ved to konkrete tilfeller:

- Dersom landtransporten går til en havn på «Norrlandskysten» og noen andre innlandshavner der videre transport med skip er over 401 km.

- Landtransport til markeder i Norge og Finland inngår, men tilskudd gis kun til den delen av strekningen som går på svensk område.

Den nasjonale tilskuddsordningen fører ikke til at godset tar korteste vei til markedet. Det skaper unødvendig press på den landbaserte infrastrukturen og er lite miljøvennlig. For bedriftene kan en tilskuddsordning gjøre det økonomisk fordelaktig med en lang biltransport til en havn i Østersjøen eller til Göteborg fremfor en vesentlig kortere transport til en norsk havn på andre siden av grensen. I rapporten til Nordland fylkeskommune ble dette illustrert på følgende måte av Transportutvikling AS:



Figur 14: Transportbidraget i Sverige – en utfordring for transitt over havner i Nordland (Transportutvikling AS, 2011)

4.4 Harmonisering av regelverket for regionale transporttilskudd

Både Norge, Sverige og Finland har hatt, og har, former for transportstøtte relatert til godstransport. Finnene har en geografisk avgrenset støtteordning med liten betydning for transportomfanget øst-vest på Nordkalotten. Ifølge rapporten til Transportutvikling er den likevel viktig for ca. 300 små- og mellomstore bedrifter som samlet mottar en årlig støtte på ca. 40 millioner kroner. Den nasjonale norske ordningen ble innført i 2004 i forbindelse med pålegg fra ESA om innskrenkninger i de geografiske områdene for differensiert arbeidsgiveravgift. Transportstøtteordningen bortfalt med virkning fra 2007 da de gamle grensene for differensiert arbeidsgiveravgift med noen unntak ble gjeninnført. Det ble i stedet åpnet for fylkeskommunale transportstøtteordninger. I Nordland fylke må transportert lengde vært minimum 350 km. Støtten gjelder kun for nasjonale transporter, dvs. til den norske grensen. Transportkostnadenes andel av omsetningen må minimum være 3 %. Budsjettet i 2012 var 8,3 millioner

kroner. I Troms fylke ble det i 2012 gitt 12,5 millioner kroner i transportstøtte til 27 vareproduserende bedrifter. Fra og med 2013 er maksimumsbeløpet satt til 500.000 kroner per støtteberettiget bedrift. I Finnmark deles det ikke ut transportstøtte i det hele tatt. Støtten til bedrifter i Nord-Sverige som foredler stykkgoods og som har betydelige avstandskostnader er dermed mer enn 20 ganger høyere enn til næringslivet på nordnorsk side av grensen.

Alle støtteordningene er offisielt begrunnet med at de skal kompensere for avstandsulempene som følge av lang vei til markedene. De skal samtidig bidra til høyere foredlingsgrad i transportbidragsområdets næringsliv. Det siste punktet er særlig relevant for Nord-Norge der mer enn to tredjedeler av råvareproduksjonen sendes ut av regionen uten foredling. Det er alltid vanskelig med selektive støtteordninger, både i forhold til statsstøtteregulverket i EU og i vurderingen av avstandsulempene for de respektive bedriftene. En bedrift som Andøytorg AS har 36 % transportkostnader til markedene i Sør-Norge. Konkurrentene er lokalisert i markedsområdet eller i Sør-Sverige. Det er høyt over andre vareproduserende bedrifter som vanligvis har transportkostnader på 5-10 % av omsetningen. Begge får 10 % av transportkostnadene i støtte og ofte begrenset til et så lavt beløp at det ikke demper avstandsulempen til markedet i vesentlig omfang.

De nordiske transportstøtteordningene skal bidra til økt regional verdiskaping. De bør også tilrettelegge for grenseoverskridende transporter der dette er korteste transportvei samt tilrettelegge for en høyere andel banetransport i de respektive landene. De fylkeskommunale støttebeløpene i Nordland og Troms er såpass beskjedne at de neppe har særlig betydning for foredling av naturressursene lokalt selv om hver krone teller. Det anbefales at transportstøtten for det råvarebearbeidende næringslivet på Nordkalotten vurderes påny med utgangspunkt i fire rammebetingelser:

- Mer målretting mot det transportintensive næringslivet, dvs. at grensen for transportstøtte i forhold til bedriftenes transportkostnader som andel av omsetningen settes relativt høyt, for eksempel 8 % eller høyere.
- Mer økonomisk støtte til de transportintensive bedriftene som har betydelige avstandskostnader. En høyere grense gir mer støtte til de som har mest behov for det, som jord- og torvprodusenten på Andøya.
- Mer prioritering av intermodale transportformer (sjø og bane)
- Likebehandling på tvers av landegrensene, dvs. at ordningen ikke må føre til unødvendig lange transporter men heller grensekryssende transporter der dette er mest formålstjenlig.

Endringer kan føre til mindre transport av volumvarer på vei- og banenettet gjennom Sverige og mer trafikk over Ofotbanen. En forbedret og harmonisert transportstøtteordning til bedriftene i de nordligste fylkene i henhold til prioriteringene ovenfor vil styrke sysselsettingen i transportknutepunktene for godstransport med skip og tog og det regionale næringslivets verdiskaping.

4.5 Ofotbanen og de virkelig lange transportene

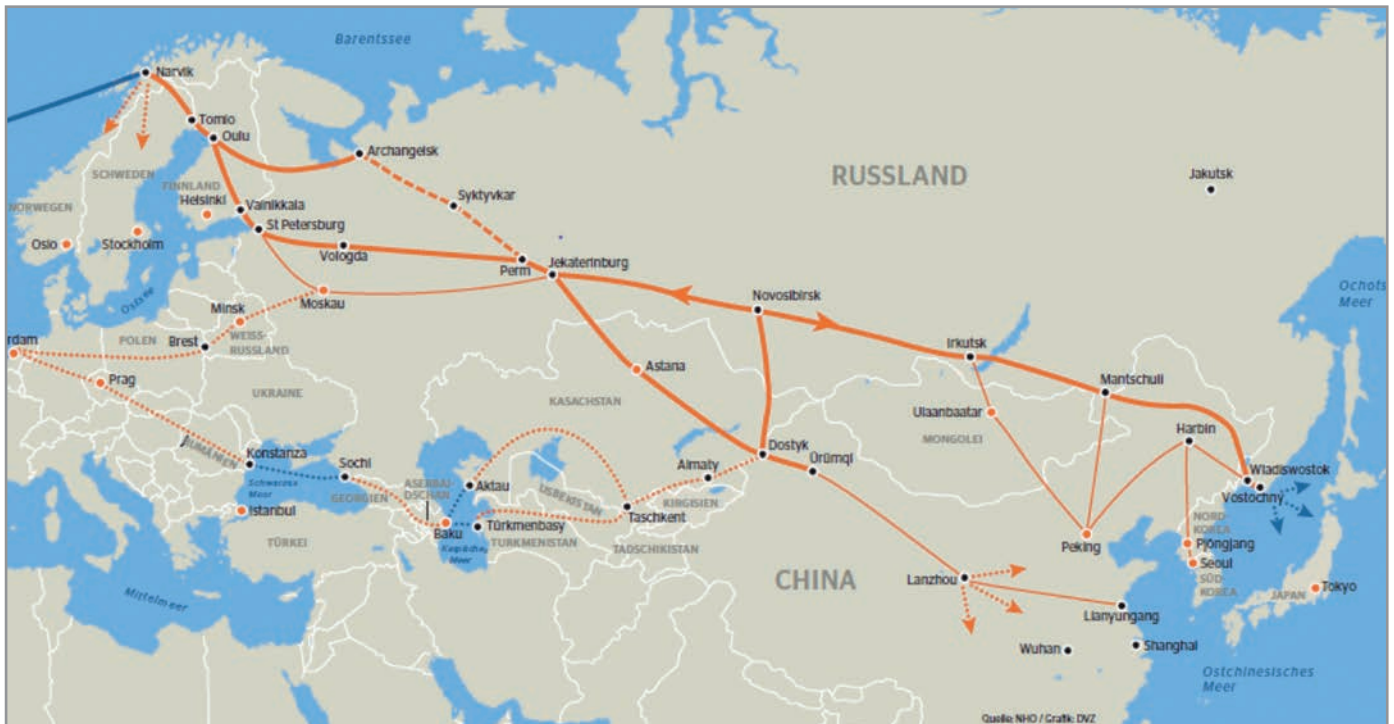
Det er i dag regulær jernbanetrafikk mellom landene i Sentral-Europa og de nordre og midtre delene av Kina. Banetransport er konkurransedyktig for gods som ligger inn i landet og i nærheten av baneterminalene. Da kan lange mellomtransporter unngås til og fra nærmeste havn. Ifølge DB Schenker er det to hovedtraséer for banetransport mellom Kina og Europa:

- En nordlig korridor med den transsibirske jernbanen gjennom Russland og de nordøstlige delene av Kina til storbyer som Shanghai eller Beijing.
- En sørlig korridor gjennom sentrale og vestre deler av Kina.

Transport med skip fra Kina til USA via Suez-kanalen tar mellom 40 og 60 dager. Suez-kanalen er en 163 km lang kanal i Egypt som forbinder Middelhavet med Rødehavet. Distansen med tog mellom Nord-Europa og Kina er 40 % kortere enn med skip gjennom Suez-kanalen. Visjonen om en transportkorridor mellom østkysten av USA og innlandsdestinasjoner i Kina er basert på at den korteste transportkorridoren mellom de to supermaktene går over Narvik. Banetransport gjennom Russland vil mer enn halvere transporttiden sammenlignet med sjøtransport på hele strekningen. Illustrasjonen nedenfor viser at banetrafikk over Narvik og Ofotbanen kan nå flere destinasjoner på det kinesiske fastlandet.

Ifølge en brosjyre fra DB Schenker koster jernbanefrakt av PCer fra det sentrale Kina til Nederland omtrent det dobbelte av sjøfrakt (USD). Prisen er basert på minimum 1000 enheter i 40 fots containere. Transporttiden er angitt til 23 dager med tog og 38 dager med skip. Jernbanetransport er spesielt interessant for høyteknologiske produkter der «time to market» i stor skala er viktig.

Den politiske ledelsen i Kina har ved flere anledninger uttrykt ambisjoner om å utvide handelskorridorene østover, både mot nabolandene, mot Russland og mot Europa. Det legges særlig vekt på Silkeveien gjennom Xinjiang provinsen.



Figur 15: Potensielle destinasjoner og korridorer ved gods over Narvik.

Kineserne ønsker ekspansjon og internasjonalisering av eget næringsliv i kombinasjon med enorm satsing på transportinfrastruktur. Kina har definert seg selv som et «Near Arctic Country» og er observatør i Arktisk Råd. Da den kinesiske jernbaneministeren besøkte Norge i 2009 uttrykte han aktiv støtte til en jernbanekorridor mellom Kina og Narvik.

Ministeren ønsket at det kom i gang pilotprosjekter som kunne demonstrere potensialet og tidsbesparelsene ved anvendelse av en slik korridor. Han tok til orde for en «task force» mellom norske og kinesiske myndigheter som kunne drøfte tekniske/operative problemer i gjennomføringen. Det ble påpekt at en sentral utfordring vil være å skape støtte og forståelse for transportene i transitlandene som korridoren passerer gjennom.

Siden 2009 har det blitt vanskeligere politiske rammebetingelser for en slik transportkorridor, både i forholdet til Kina og i forholdet til Russland. Det gjenstår fortsatt å definere forretningsmodeller som gjør det attraktivt for de berørte landene å legge forholdene til rette for øst-vest trafikk på jernbane over lange avstander og som samtidig er konkurransedyktige med andre transportformer. Overkapasitet i den oversjøiske containertransporten med skip har ført til priser for vareeierne på omkring 15.000 kroner for en 40 fots container mellom Kina og USA. Motsatt vei er transportprisene enda lavere. Kommersielle forhold alene vil neppe være tilstrekkelig til å skape vesentlige endringer i transportmiddelfordelingen for gods mellom Europa/USA og

Østen. Det synes nødvendig at de berørte landene i handelspolitisk sammenheng blir enige om å tilrettelegge forholdene for internasjonal godstransport på jernbane. En slik enighet kan utløses av ytre omstendigheter, som uroligheter i Egypt og hindringer ved passering gjennom Suez-kanalen.

En jernbanerute mellom Kina og Narvik kan vurderes ut fra tre typer godsstrømmer:

- Narvik er en endeterminale der gods lastes og losses underveis flere steder på ruten til/fra Kina.
- Narvik er et omlastingspunkt for gods til/fra andre destinasjoner på Nordkalotten eller lenger sør i Skandinavia. Det er færre stoppesteder underveis. Nærmeste stopp kan være i Finland (Haparanda/Torneå), der godset må lastes om på grunn av annen sporbredde.
- Narvik er et omlastingspunkt for gods mellom østkysten av USA og Kina. Toget kjører mest mulig direkte mellom Norge og Kina.

De største barrierene for øst-vest trafikk over landegrensene i dag er vanskelige politiske rammebetingelser og manglende standardisering av transportinfrastrukturen. For enkelte strekninger trengs helt nye korridorer. Det synes å være en sterk politisk vilje til offentlige investeringer i banesektoren i Kina og en del transitland som korridoren berører. På kort sikt må operatørene finne markedsmuligheter innenfor rammen av nåværende infrastruktur. Det islandske rederiet Eimskip



tilbyr skipninger mellom østkysten av USA og Barentsregionen via selskapets logistiksenter på Island. Rederiet har i dag en rute fra Holland/UK over Sortland med Murmansk som endeterminale. Sortland er omlastingspunkt for gods mellom Nordkalotten og Island/USA. Narvik kan inngå i denne ruten. Det svalbardbaserte selskapet Pole Position Logistics vil etablere seg i Narvik. Satsingen er basert på at Narvik på sikt bør utvikles til å bli fastlandsknutepunktet for Svalbard og i neste omgang for hele Arktis. I tillegg ser selskapet spennende muligheter i øst-vest trafikken over Ofotbanen.

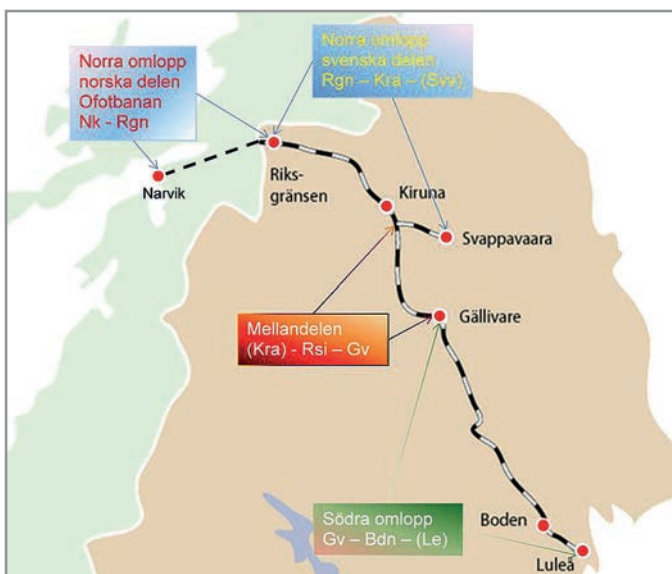
Det er ikke tvil om at kineserne ønsker mer trafikk på Silkeveien mellom Kina og Europa. I et innslag på Svensk Radio i 2013 med Geely, Volvo personbilers nye eiere, ble det presentert et verdenskart med jernbaneforbindelse mellom Kina, Norden og USA over Narvik. Kanskje blir det kinesiske transportselskaper som drar i gang trafikken mellom kontinentene over Narvik når tiden er moden for det.

5. Nye infrastruktur-investeringer må til

5.1 Kapasitetsutredninger i regi av transportetatene

Det har vært gjennomført flere kapasitetsanalyser vedrørende Ofotbanen, Malmbanen og det øvrige banenettet i Sverige til Boden og Luleå, på kort sikt (2020) og lang sikt (2040). I Boden er det forbindelse sørover til Stambanan gjennom Övre Norrland og til det finske banenettet via Haparandabanan. Banen mellom Narvik og Kiruna på 171,8 km må ses på som én strekning selv om det er vesentlige forskjeller mellom Norge og Sverige rundt regulering av banesektoren.

Svenskene definerer traséen mellom Kiruna og riksgrensen til Norge som Malmbanens nordre omløp. Traseen mellom Luleå, Boden, Gällivare og Kiruna benevnes som det søndre omløpet. Den samlede avstanden mellom Luleå og Narvik er ca. 530 km med bil og 473 km med tog. Hele strekningen har en gul eller rød markering i Trafikverkets terminologi, dvs. at kapasiteten er så utnyttet at det skaper problemer for vedlikeholdet og for rettidig trafikkavvikling. Gul markering innebærer 60-79 % kapasitetsutnyttelse og rød markering innebærer 80 % utnyttelse eller mer. Banenettet mellom Narvik og Luleå sett med svenske øyne fremgår av illustrasjonen nedenfor:



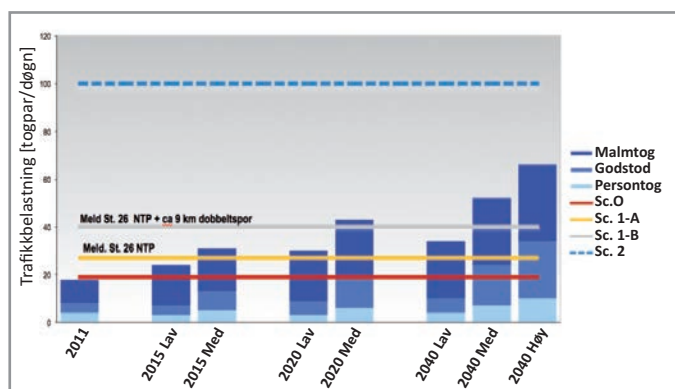
Figur 16: Banestrekningen mellom Narvik og Luleå (Trafikverket).

Den økende etterspørselen etter mineralske råvarer de siste årene har ført til en utvidelse av eksisterende gruver og åpning av nye, både i Norge, Sverige, Finland og Russland. I likhet med andre råvarebransjer er dette en syklisk næring med store svingninger i prisene på verdensmarkedet. I 2013 investerte de 40 største gruveselskapene i verden ca. 108 mrd. USD i økt kapasitet, infrastruktur og utstyr. I 2016 forventet investeringene å bli ca. 40 % lavere. Fokus flyttes fra omsetningsvekst til kostnadsfokus og driftseffektivisering. Om noen år kan det være annerledes da etterspørselen etter metaller ikke synes å flate ut. Oppstartskostnadene for en ny gruve er høye. Prosessen fra mineralstadfestelse til finansiering, investering og løpende drift er lang og usikker. Myndighetenes tilrettelegging av transportkapasiteten til markedet med stabile rammebetingelser er en avgjørende faktor for investeringene. Nye aktører vil neppe etablere seg uten at nødvendig infrastruktur er på plass. I samtlige utredninger i regi av transportetatene er det enighet om at kapasiteten på Ofotbanen/Malmbanen må utvides betydelig, i første omgang på grunn av økt utvinning av jernmalm. LKAB vil øke produksjonen til inntil 40 tonn per år. Hva som skjer med gruvedriften i Pajala kommune etter konkursen til Northland Resources er foreløpig ikke avklart. Sannsynligvis videreføres driften i en eller annen form. Nåværende gruvedrift er basert på biltransport til Kiruna. Trafikverket utreder bygging av en ny enkeltsporet bane på 113 km for overføring av malmen fra denne gruva til banetransport. Investeringen må i stor grad finansieres av brukerne. En slik bane kan også være interessant for skogsindustrien.

I de nåværende utbyggingsplanene for Ofotbanen er det lagt til grunn at investeringene i nye kryssingsspor skal øke kapasiteten fra ca. 20 togpar per døgn i 2015 til ca. 27 togpar i gjennomsnitt per døgn når investeringene etter planen er fullført i 2023. Den faktiske kapasitetsutnyttelsen vil variere avhengig av forhold som utnyttelsesgraden over døgnet, togenes lengde og regulariteten i trafikken. Den internasjonale jernbaneunionen (UIC) anbefaler at en bane ikke

belegges med mer enn 60 % på døgnbasis og 75 % på timebasis. Kapasiteten på 27 tog i hver retning pr døgn er basert på 60 % kapasitetsutnyttelse og 20 timer brukstid per døgn. Ved over 80 % kapasitetsutnyttelse vil banestrekningen ha lavere tilbakestillingssevne, dvs. at det lett oppstår følgeforsinkelser og kapasitetsbegrensninger for å kunne gjennomføre nødvendig vedlikehold. Malmtrafikken skaper stor belastning på sporet. I kurver med 300 m radius forventes det å måtte skifte skinner annethvert år med en dobling av malmtrafikken.

Ved bygging av dobbeltspor på 9 km omtrent midtveis vil kapasiteten på Ofotbanen kunne utvides til ca. 40 togpar per døgn. Med dobbeltspor på hele strekningen er kapasiteten beregnet til ca. 92 togpar per døgn (9). Et dobbeltspor øker robustheten til en bane betraktelig og vedlikeholdet forenkles. Kapasitetsutvidende tiltak på norsk side må harmoniseres med kapasitetsutvidende tiltak på svensk side. Utredningen i regi av Jernbaneverket angir et høyt trafikkt potensial over Ofotbanen i 2040. Aksen på høyre side angir kapasiteten ved ulike utbyggingsalternativer:



Figur 17: Prognoser for trafikkutviklingen mot 2040 (Utviklingsplan for Ofotbanen, 2012).

5.2 Finansiering av utbyggingen av Ofotbanen/Malmbanan

Jernbaneverket og Trafikverket har sammen vurdert ulike modeller for hvordan utbygging ut over nye kryssingsspor kan finansieres (10). Fullt dobbeltspor på hele strekningen mellom Narvik og Kiruna er kostnadsberegnet til 17,89 mrd. kroner. Dette er et overslag på et tidlig planstadium. Investeringen tilsvarer i overkant av 100 millioner kroner per km. Det er rimelig målt opp mot dobbeltsporutbygginger gjennom befolknings-sentra på Østlandet. Til sammenligning er investeringen i den nye Follobanen på 22 km omtrent 12 ganger høyere per kilometer. Arbeidsgruppen har foreslått at fire ulike utbyggings- og finansieringsmodeller utredes nærmere:

- Utbygging som i dag basert på statlige bevilgninger og en felles avtaleverk mellom norske og svenske myndigheter.

- Planlegging og utbygging i regi av et eget selskap basert på statsgaranterte lån og rammeavtaler.
- Et offentlig-privat samarbeid der et privat selskap bygger ut og eventuelt har driftsansvaret for strekningen over en lengre periode basert på avtaler med brukerne og statlige myndigheter.
- Omgjøring av Ofotbanen og Malmbanan til et felles statlig infrastrukturselskap der det forhandles om eierandeler i kombinasjon med utbyggingsplaner og utbyggingsgarantier i de respektive landene.

Det er uansett behov for bedre samordning av jernbane-sektoren på tvers av landegrensene. Arbeidsgruppen peker på behovet for harmonisering av teknisk og trafikalt regelverk og innføringen av det felles europeiske signalsystemet ERMTS (European Rail Traffic Management System). I henhold til EU-direktiv 2012/34/EU foreslår arbeidsgruppen at det etableres en ordning med brukerbetaling ut fra de ulike markedenes betalingssevne. Regelverket tillater også brukervederlag kun fra ett markedssegment. Malmtransporten kan betale uten at vanlige godstog gjør det samme. Dersom dobbeltspor eller andre kapasitetsutvidende tiltak finansieres ved brukerbetaling forutsetter det etablering av rammeavtaler mellom togselskapene og infrastrukturforvalterne som skaper forutsigbarhet for vareeierne.

Brukerfinansiert utbygging svekker jernbanens konkurranse-evne sammenlignet med biltransport der dette er et reelt alternativ. Det synes vanskelig å etablere konkurranseøytale ordninger. Svenskene har innført et økonomisk sanksjons-system ved forsinkelser, både for operatørene og for infrastrukturforvalterne. Et lignende system bør vurderes innført på Ofotbanen dersom brukerne skal dekke deler av investeringen i ny kapasitet.

5.3 Prioritering av trafikken ved kapasitetsbrist

Tregheten i statlige investeringer er en stor utfordring for det internasjonalt orienterte næringslivet som er avhengig av én transportkorridor med begrenset kapasitet. LKAB eies av den svenske staten. Det er vanskelig å si hvordan dette påvirker beslutningsprosessen knyttet til de kommende investeringene. Kompleksiteten relatert til grense-overskridende transportinfrastruktur, utbygging over lange strekninger, behovet for iverksettelse nå og ikke om 10-15 år samt differensierte brukervederlag gjør det naturlig å peke på et eget selskap for utbygging og drift som et mulig alternativ. Blant kjernesporsspørsmålene er prioriteringene av trafikken ved mangel på kapasitet. Skal malmtrafikken ha fortrinn framfor annen trafikk på grunn av høyere betalingsvilje selv om den er

mindre avhengig av god punktligheit? Hvordan skal eventuelt fremtidig gods fra Finland eller enda lenger unna prioriteres hvis kapasiteten ikke blir tilstrekkelig for alle? Retningslinjene fremgår av Fordelingsforskriftens paragraf 7-10:

«Dersom infrastrukturen er blitt erklært overbelastet og det er nødvendig å anvende prioriteringskriterier for å fordele infrastrukturkapasitet, skal infrastrukturforvalteren fordele infrastrukturkapasitet på en slik måte at den i størst mulig grad ivaretar transportens betydning for samfunnet i forhold til annen transport som derved utelukkes eller fortrenkes.»

Samtidig legges det opp til at «infrastrukturforvalteren kan fravike ovenstående rekkefølge i den utstrekning fraviket vil føre til en høyere samlet utnyttelse av den totale infrastrukturkapasiteten.» Regelverket åpner for skjønn. Direktør Gunnar Markussen i Jernbaneverket er bedt om avklare hvilke prioriteringer som gjelder på Ofotbanen. Sitat:

«Hvis kriteriene følges slavisk vil vi få følgende prioritering:

1. Persontog som har avtale med Samferdselsdepartementet og Trafikverket (dagens avtale utløper desember 2018)
2. Malmto
3. Kombitog

Dersom kombitog defineres som internasjonal trafikk vil disse være likestilt med malmtogene. Da må Jernbaneverket/Trafikverket gjennomføre en analyse av hva som for samfunnet vil være den beste fordelingen. Min personlige vurdering er at kombitogene får lavest prioritet da denne trafikken har alternative løsninger, som f.eks. terminering i Kiruna eller Gällivare. Som nevnt må Jernbaneverket/Trafikverket dokumentere dette. Uansett må det være en prosess med togselskapene om dette og som sikrer likebehandling.»

Dersom containertrafikken må nedprioriteres i en situasjon med varig kapasitetsbrist vil det ha negativ påvirkning på veksten for banetrafikken mellom nord og sør og satsingen på Ofotbanen som øst-vest korridor for annen trafikk.

5.4 Ofotbanens internasjonale betydning

EU vedtok i 2012 en tydeligere prioritering av de viktigste grensekryssende transportkorridorene i Europa, Trans European Transport Network Transport (TEN-T). De viktigste korridorene i TEN-T benevnes som kjernekorridorene (core network) og skal tilfredsstillende en rekke spesifikke krav i 2030. Jernbanen fra Luleå til Narvik er definert som en kjernenettverkskorridor med Narvik havn som kjernenettverkshavn. Prioriteringen av det vedtatte transportnettverket er ratifisert av Norge gjennom EØS-avtalen. Narvik er en av tre kjernenett-



TEN-T.

verkshavner i EFTA sammen med Oslo og Reykjavik. Årsaken er omfanget av malmproduksjonen som skipes over havna. EU gir økonomisk støtte til utvikling av disse korridorene og knutepunktene gjennom en egen finansieringsordning med benevnelsen Connecting Europe Facility (CEF). Norge valgte å ikke delta i denne finansieringsordningen. En relativt liten andel av strekningene er på norsk område, noe som innebærer at Norge ville blitt netto bidragsyter til utvikling av transportnettverket i EU. Forpliktelsene relatert til kapasitet og kvalitet i kjernenettverket må derfor ivaretas gjennom Nasjonal transportplan. Det kreves blant annet at følgende krav tilfredsstilles for en korridor i kjernenettverket i EU:

- ERMTS, det felles europeiske signalsystemet, skal tas i bruk.
- Banen skal tåle 25 tonnns aksellast
- Banen skal være elektrifisert og kunne ta 740 meter lange tog
- Strekningshastigheten skal være 100 km/t

Det siste kravet vil være vanskelig å oppfylle for Ofotbanen og banestrekningene ned til Luleå i Sverige uten nye banestrekninger med dobbeltspor og flere tunneler.

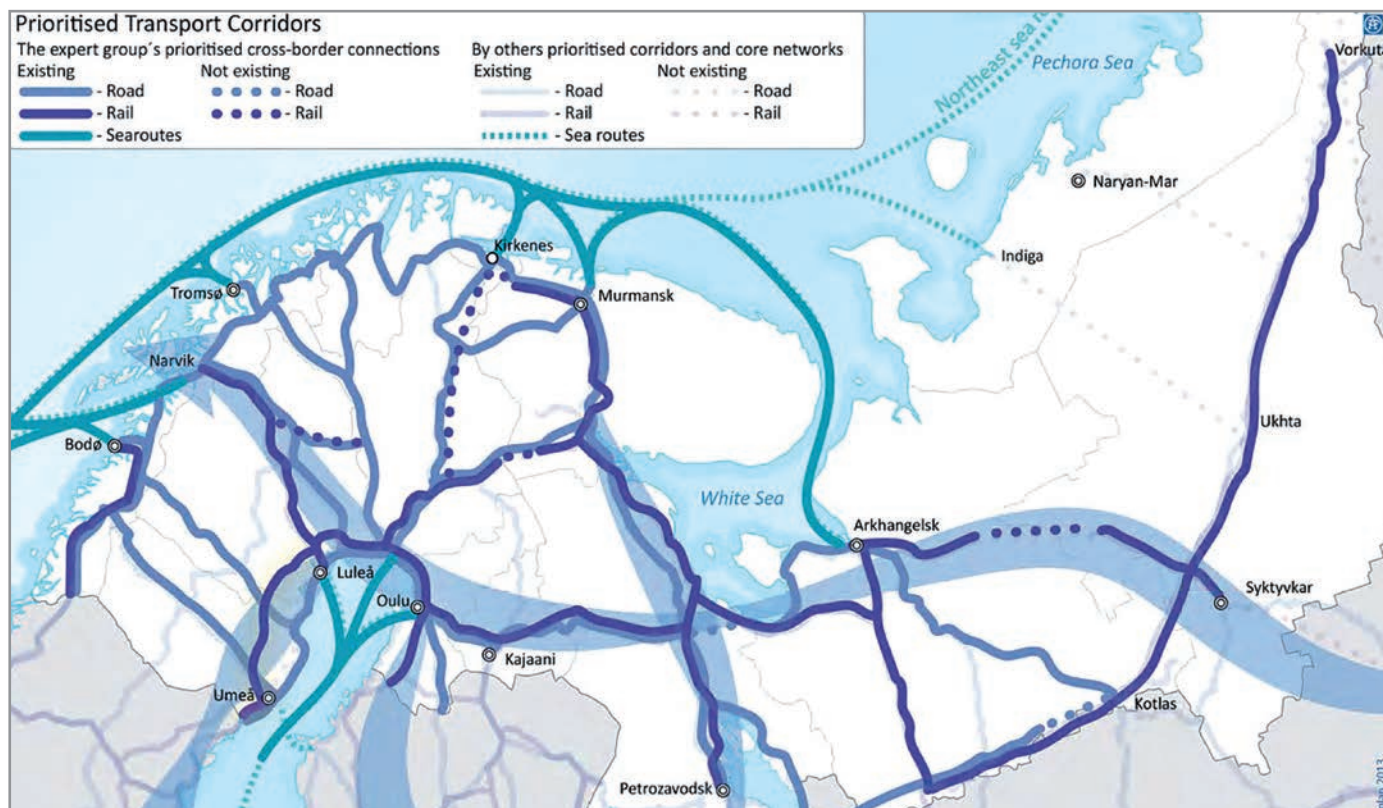
I den felles transportplanen for Barentsregionen fra september 2013 er Ofotbanen definert som en av de tre viktigste korridorene i regionen sammen med den nordlige sjøruten og den botniske korridoren. Planen understreker særlig viktigheten av Narvik som en mulig havn for finske og svenske mineralselskaper grunnet den dype og isfrie havnen.

På lang sikt (15-30 år) anbefales blant annet følgende tiltak:

- Utvidelse av banekapasiteten mellom Umeå og Luleå (270 km)
- Vurdering av mulighetene for en jernbane mellom Svappavaara, Pajala og Kolari (200 km) som forbinder finske gruver med Malmbanen/Ofofbanen
- Vurdering av mulighetene for en jernbane for finsk

gruveindustri fra Rovaniemi til Kirkenes (460 km) som et alternativ til en forbindelse med Malmbanen/Ofofbanen

Det anses som vesentlig rimeligere for de råvareproduserende bedriftene å knytte seg til Malmbanen/Ofofbanen enn til en ny korridor over Kirkenes. I alt 14 grensekryssende korridorer og flyforbindelser er beskrevet i planen med strategisk betydning og potensial for utvikling:



Figur 18: Prioriterte transportkorridorer i Joint Barents Transport Plan, september 2013.

I den felles transportplanen for Barentsregionen pekes det på behovet for å harmonisere nasjonale bestemmelser rundt bygging og vedlikehold av samferdselsstrukturen. Standarden er lav på deler av vei- og jernbanenettet. Bilaterale avtaler anbefales for å utvikle grensekryssende transportkorridorer, Norge deltar i ytterligere ett internasjonalt samarbeid innen

samferdsel med betydning for Ofofbanen; Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics (NDPTL). Dette samarbeidet består av landene rundt Østersjøen samt Norge, Russland og EU. NDPTL har pekt på Ofofbanen som en av tre viktige øst-vest korridorer i sitt område.

6. Oppsummering og anbefalinger

6.1 Høy verdiskaping i containertrafikken på Ofotbanen

Godstransportene på bane mellom Sør- og Nord-Norge ble etablert i 1993. I løpet av denne perioden har trafikken over Ofotbanen gradvis tilført økt merverdi for både Narvik og resten av landsdelen. For 2014 har containertrafikken gitt følgende effekter:

- Direkte og indirekte virkninger på omkring 1100 årsverk relatert til trafikken på banen, inkl. investeringer i terminalen og i kryssingsspor.
- Investeringer i omkringliggende infrastruktur, som bedre veier og et høyere aktivitetsnivå i Narvikregionen.
- Sparte transportkostnader for næringslivet på omkring 200 millioner kroner, i første rekke for sjømatnæringen.
- Sparte klimautslipp med lastebil tilsvarende 100 millioner kjøretøykilometer (forutsatt at biltransport anvendes på hele distansen).

Ototbanen er den mest fremgangsrike transportkorridoren for gods på jernbane i Norge til tross for at punktligheten ikke er i tilfredsstillende. Punktligheten varierer mellom 40 % og 65 % sammenlignet med målet på 90 %. Omkring 30 % av forsinkelsene i 2013 og 2014 var av mer enn én times varighet. Transportørene av det mest tidsfølsomme godset velger vogntog over større avstander for å kompensere for manglende punktlighet. Årsakene til forsinkelsene er sammensatt. Blant utfordringene er at togene ikke ankommer Kiruna i tide og må vente på ledig kapasitet i banenettet.

Ototbanen med tilknyttede transportkorridorer gjennom Sverige har gradvis blitt den viktigste forsyningslinjen for stykkgoods mellom Sør- og Nord-Norge nord for Vestfjorden. Korridoren har god retningsbalanse med dagligvarer mot nord og sjømat mot sør som de viktigste varegruppene. Ingen signaler tyder på at trafikken over Ofotbanen vil stagnere under forutsetning av at kapasiteten i banenettet utvides i takt med behovet. Siden 2007 har containertrafikken økt med

5 % per år i gjennomsnitt. Det er imidlertid bekymringsfullt at kravene til punktlighet i næringslivet øker i kombinasjon med at operatørene opplever en forverret situasjon som allerede har vart noen år.

Konsekvensene av at kapasitetsbehov eventuelt ikke innfris er forsøkt beregnet ved anvendelse av den nasjonale gods-transportmodellen. Forventet godsslag i 2040 er lagt til grunn for containertrafikken. Det er omtrent en dobling av nåværende nivå. Kostnadene er opprettholdt som i dag. Ved kapasitetsbrist antas følgende utvikling å finne sted:

- 5 % av trafikken går i stedet over Nordlandsbanen
- 15 % av trafikken overføres til sjøtransport, primært for gods til/fra Finnmark
- 40 % av trafikken overføres til veitransport dør-til-dør
- 40 % av godset lastes/losses i stedet i Kiruna

Kiruna er en liten terminal med én laste- og lossegate som er relativt kort slik at kun deler av toget kan lastes eller losses samtidig. Investeringer er nødvendig dersom Kirunaterminalen skal avlaste terminalen i Narvik i vesentlig omfang.

Merkostnadene for brukerne er beregnet til ca 2500 kroner per TEU dersom terminalen i Narvik stenges for trafikk og det nye transportbildet legges til grunn. Det samsvarer med markedsvurderingen av nåværende mernytte for vareeierne av containertrafikken over Ofotbanen. Nytteeffekten er basert på operatørenes kostnader og ikke hva vareeierne betaler for transportytelsen.

6.2 Vekst og bærekraft i mineralnæringen

Det er en trygghet for Narviksamfunnet og for de kommende investeringene i Ofotbanen/Malmbanen at LKAB har vedtatt å øke produksjonen til inntil 40 millioner tonn jernmalm per år. Prisene i verdensmarkedet for alle former for metaller har falt



siden toppen ble nådd i 2011. Det samme gjelder for energisektoren. Selv moderate ubalanser mellom tilbud og etterspørsel fører til store svingninger i råvaremarkedene. Prisen på jernmalm var omkring 12,45 USD per tonn i januar 2000. Den økte til ca. 187 USD per tonn i 2011 for så å falle til dagens nivå på ca. 64 USD per tonn. Prisutviklingen medfører at mange mindre mineralforekomster med høye investeringskostnader neppe blir realisert. Som nisjeleverandør tilbyr LKAB produktkvaliteter som er mindre påvirket av den internasjonale konkurransesituasjonen. Lave råvarepriser fører til at de mest avanserte leverandørene videreutvikler sine produkter for å redusere konkurransen fra lavkostland. Konvertering til LNG som energikilde kan både medføre sparte kostnader, endringer i produksjonsprosessen og miljøgevinster.

6.3 Mange muligheter for vekst og verdiskaping

Narvik er et kjent stedsnavn blant befolkningen i Europa. Identiteten synes å være mest knyttet til slagene som sto om Narvik og tilgangen til malm under 2. verdenskrig. Turisme er blant de næringene i verden som har høyest vekst. Narvik er foreløpig en liten turistdestinasjon i norsk målestokk. Også her er potensialet for trafikkvekst over Ofotbanen stort. En reise med Ofotbanen vurderes som en attraksjon blant passasjerer som ankommer med cruiseskip til Narvik. Vinterturisme supplerer sommerturismen. Den øvrige persontrafikken er mer begrenset. På grunn av veksten i turistnæringen kan persontrafikken på bane øke betydelig dersom nye trender og konsepter slår an.

6.4 Godstransport med skip og tog over lange avstander må prioriteres

Det er et betydelig potensial for videre trafikkvekst i begge retninger. Industrigods og byggevarer fraktes kun i beskjedent omfang på bane. Utsiktene for økt råvareeksport fra Nord-Norge til markedene i Europa er lyse. Veksten i transportene av fersk sjømat over Ofotbanen er imponerende. Opprettelsen av en godsterminal i Kiruna vil styrke trafikkgrunnlaget over Ofotbanen selv om gods losses på «feil side» av grensen. Kirunaterminalen bidrar til at transport av gods til/fra Finnmark med bane/bil blir mer konkurransedyktig. Narvik Havn har inngått en samarbeidsavtale med eierne av terminalen for å legge forholdene til rette for mer trafikk på bane over Narvik Havn.

Lossingen av gods i Kiruna er i dag et supplement til lossing av gods i Narvik. Det er positivt når containertrafikken opplever forsinkelser eller driftsavbrudd at gods kan overføres til lastebiltransport 173 km fra Narvik. Samtidig må det ikke bli en hvilepute for investeringer på norsk side. Det kan fort skje at veiutbygging prioriteres fremfor styrking av kapasiteten over Ofotbanen. Det anbefales en tydeligere politisk prioritering av hvilken transportkorridor som gis fortrinn ved godstransport mellom Sør-Norge og de største byene i Nord-Norge nord for Vestfjorden.

I hvilken grad Narvikregionen og Nord-Norge får ytterligere merverdi av kapasitetsvekst på Ofotbanen med tilhørende trafikkutvikling avhenger i mange forhold. I utgangspunktet har Ofotbanen en sterk stilling ved transporter mellom landsdelene. Investeringer i kapasitetsøkende tiltak må støttes av øvrige virkemidler og av næringslivet selv. Blant de sentrale spørsmålene er om transport over lange avstander vil bli rimeligere eller dyrere i årene som kommer. Miljøhensyn taler for dyrere transporter. Hensynet til konkurranse-lovgivning og økonomisk vekst taler for at nåværende utvikling videreføres. Konsentrasjonen av store sentrallagre i nærheten av de største byene i Sør-Skandinavia for betjening av hele Norden fortsetter. Det reduserer sysselsettingen innen arbeidsintensive næringer som engroshandel og logistikk i andre regioner. Råvareressursene foredles i lavkostland fremfor der de høstes. Gevinstene ved sentralisering og automatisering er høyere enn merkostnadene ved transport. Dersom klimautfordringene skal tas på alvor må det bli en kombinasjon av tre faktorer som alle øker verdiskapningen i tilknytning til Ofotbanen:

- Det generelle kostnadsnivået for transport over lange avstander øker
- Myndighetene tilrettelegger for godstransport på bane og kjøll fremfor på vei
- Mer målrettet stimulering av regional foredling av råvareressursene

Verdiskapningen av Ofotbanen innen basisfunksjoner som engroshandel, logistikk og transport påvirkes i stor grad av den offentlige samferdselspolitikken. De ambisiøse klimamålene som er vedtatt av EU kan bli den viktigste pådriveren for endringer til fordel for Ofotbanen. Etter forhandlinger vil sannsynligvis både Norge og Sverige måtte iverksette tiltak som reduserer de nasjonale utslippene fra den ikke kvotepliktige sektoren med inntil 40 % innen 2040 sammenlignet med 1990-nivå. Her er transportsektoren blant de aller største utslippskildene.

Ringvirkningene av containertrafikken over Ofotbanen bør kunne bli høyere i perioden 2015-2040 enn i oppstarts-perioden 1990-2015. Det forventes at det blir mer fokus på korte leveringstider og kortreist verdiskapning som stimulerer til sysselsettingsvekst i landsdelen. Behovet for transport- og logistikkjenester øker i samsvar med endringer i handelsmønstrene. Blant annet på denne bakgrunn har bystyret i Narvik vedtatt planlegging av nye terminal- og havnearealer.

6.5 Ofotbanen – godskorridoren for fremtiden

Ofortbanen er omgitt av muligheter på alle kanter. Analyser viser at det er stor sannsynlighet for at trafikken kan dobles i løpet av 15 år. Likevel kommer ikke verdiskapningen av seg selv uten ytterligere tilrettelegging av rammebetingelsene. Denne rapporten har følgende anbefalinger:

- Gjennom tiltak og avtaler med våre svenske naboer blir det tydeliggjort at Ofotbanen med tilknyttede veiforbindelser i Nord-Norge og tilhørende korridorer gjennom Sverige er den viktigste transportkorridoren for gods mellom Sør- og Nord-Norge nord for Vestfjorden. Økt kapasitet på Ofotbanen er en forutsetning for å ivareta denne korridoren i framtida
- En satsning på banen vil bidra til å endre samferdselspolitikken til fordel for økt sjø- og banetransport ved transport av gods over lange avstander
- Regelverket for transportstøtte fornyes, harmoniseres og rettes mot mer bærekraftige transportter på tvers av landegrensene på Nordkalotten. Den norske ordningen bør utvides for å styrke lokal produksjon og verdiskapning.
- Næringspolitikken og samferdselspolitikken samordnes på tvers av landegrensene slik at transportkapasiteten ikke blir en barriere for satsing på miljøtiltak i tungindustrien i Nord-Sverige og Nord-Finland.

Kildehenvisninger

1. Avinor, 2014: *Avinor i nordområdene. Muligheter og strategier.*
2. WSP Analys & Strategi, 2012: *Samhällsekonomisk värdering av tågtrafik Kiruna-Narvik.*
3. Menon Business Economics, publikasjon nr. 30/2011: *Ringvirkningsanalyse av reiselivsnæringen i Narvik.*
4. Vestlandsforskning, 2010: *Energiforbruk og utslipp fra godstransport på vei. En livsløpsanalyse.*
5. Handelshøgskolen i Bodø, Transportutvikling, SIB-rapport nr. 5-2014: *Transportstrømmer av fersk laks og ørret fra Norge.*
6. Sintef, Norut og Havforskningsinstituttet, rapport A24298, 2013: *Sektoranalyse for de maritime næringene i Nord-Norge – statusbeskrivelse og framtidsutsikter.*
7. Sintef, rapport A26088, 2014: *Verdiskaping og sysselsetting i norsk sjømatnæring.*
8. Transportutvikling AS, 2011: *Transportbidraget i Sverige – en utfordring for transitt over havner i Nordland.*
9. Jernbaneverket Utredning, 2013: *Dobbeltspor på Ofotbanen.*
10. Jernbaneverket, Trafikverket: *Kapasitetsutfordringer Narvik-Kiruna. Hvordan kan langsiktige kapasitetsutvidelser finansieres?*

Andre litteraturkilder

1. Trafikverket med flere, 2012: *Åtgärdsval. Kapacitetsåtgärder Malmabanen och Ofotbanen.*
2. Vinn og Bedriftskompetanse AS, 2013: *Samfunnsregnskap for LKAB Norge AS.*
3. Agenda Nord-Norge: *Nord-Norge i verdensklasse. En mulighetsstudie.*
4. The Barents Euro-Arctic region, 2013: *Joint Barents Transport Plan.*
5. Stortingsmelding nr. 7 (2011-2012): *Nordområdene. Visjon og virkemidler.*
6. Ofoten næringsråd, 2010: *Strategisk næringsplan for Ofoten 2011-2015.*
7. SveMin, 2012: *Gruvbranschen – en tillväxsmotor för Sverige.*
8. Arbetsmaterial, versjon 06, 2014: *Regional strategi för hållbar mineralutvinning i Västerbottens och Norrbottens län – 2025.*
9. Finnish transportation Agency, 2013: *The Transport Needs of the Mining Industry.*
10. Jernbaneverket, 2011: *Jernbaneverkets metodehåndbok, JD.205*
11. Statsrådets kansli Finland publikasjonsserie 7/2015: *Vekst fra nord*



Foto: Hilde Lillejord



