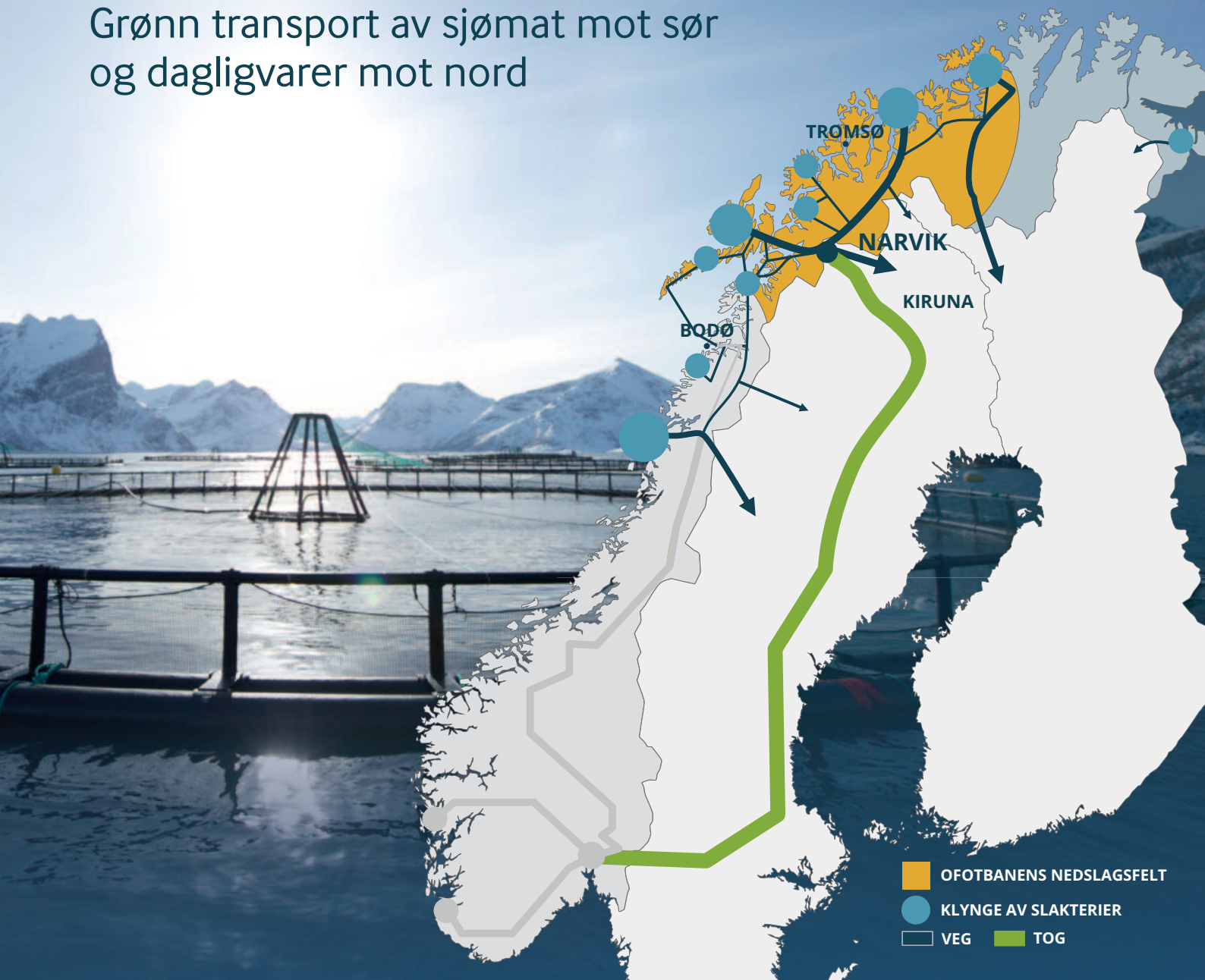


# OFOTBANEN

Grønn transport av sjømat mot sør  
og dagligvarer mot nord



# Økte godsmengder krever dobbeltspor på Ofotbanen

Narvik er det største og raskest voksende transportknutepunktet i Nord-Norge i følge den nasjonale godsanalysen. Alle typer gods øker på Ofotbanen – sjømat, dagligvarer, malm og mineraler til svensk industri. Investeringer på Ofotbanen er den mest lønnsomme investeringen i banesektoren i Norge fram mot 2029.

Det slår de statlige transportetatene fast i plangrunnlaget til neste Nasjonale transportplan. To milliarder kroner foreslås til utbygging av dobbeltspor på én tredjedel av strekningen. Den første parsellen dobbeltspor på norsk side vil gå i tunnel gjennom det mest værharde fjellplatået på strekningen og vil gjøre den viktige korridoren mindre sårbar.

Transportene over Ofotbanen har stor samfunnsmessig verdi og gir:

- 400 færre vogntog på veiene mellom Oslo og Narvik hver eneste arbeidsdag (YTD).
- 150 mill. kroner i sparte ulykkeskostnader per år.
- 90.000 tonn spart utslipp av Co<sup>2</sup> i året ved å erstatte vogntog. Det tilsvarer ca. 4 % av Co<sup>2</sup> utslippet fra den samlede lastebiltrafikken i Norge.
- 200 mill. kroner sparte transportkostnader per år for næringslivet (forsiktig vurdert).
- 2100 arbeidsplasser i Narvikregionen er skapt på grunnlag av trafikken over Ofotbanen og Malmbanen (Samfunnsøkonomisk analyse, Sitma As og Trøndelag Forskning & Utvikling AS, 2015)

Det må være trygghet for at veksten over Narvik og Ofotbanen kan fortsette i årene framover. Hovedutfordringen er kapasiteten på strekningen Narvik-Kiruna fordi 75 % av malmproduksjonen til LKAB transporteres her. På svensk side er planleggingen av 86 km dobbeltspor godt i gang delfinansiert av EU. I plangrunnlaget fra transportetatene er det foreslått avsatt midler til tiltak på norsk side først etter 2023. Dette er for sent. Tiltak må på plass allerede i første del av planperioden slik at planlegging og oppstart kan sikres.

Antall tog på Ofotbanen i 2016	
Malmtog LKAB	11 tog per dag i hver retning
Passasjertog:	2 tog per dag i hver retning
Godstog:	
Arctic Rail Express	10 tog per uke i hver retning
North Rail Express	6 tog per uke i hver retning
Vognlast Narvik-Luleå	2 tog per uke

På Ofotbanen går 22 tog per døgn på de mest trafikkerte dagene. Dette er en kapasitetsutnyttelse som er for høy og som ikke gir rom for vekst.

# Banetransport av gods Oslo-Narvik gir en formidabel Co<sup>2</sup> gevinst

Satsing på Ofotbanen gir gevinst for alle – næringslivet, regionen og klimaet. Besparselsen målt i Co<sup>2</sup> ekvivalenter ved banetransport mellom Oslo og Narvik er anslått til ca. 90.000 tonn per år. Omfanget tilsvarer ca. 4 % av alle utslipp fra tunge lastebiler i Norge.

Containertrafikken på bane mellom Oslo og Narvik vokser raskere enn i noen annen banekorridor i Norge. Det fremgår av trafikkutviklingen (antall TEU):



Antall containere over jernbaneterminalen i Narvik.  
Sitma AS.

Klimaendringene gir mer ustabil vær og nedbør. Et dobbeltspor på Ofotbanen gjør togkorridoren mindre sårbar for dårlig vær. Dette er viktig for forsyningsikkerheten til landsdelen og eksporten av fersk fisk.



Elektrifisert tog er de beste formen for godstransport for miljøet.  
Illustrasjon av Green Cargo.

# Sjømatkorridoren til Oslo

Ofofbanen betjener et markedsområdet som er nesten 1000 kilometer i utstrekning – fra Å i Lofoten til Nordkapp. Over Ofofbanen transporteres over 50 % av all fersk oppdrettsfisk som produseres i dette området. I tillegg kommer villfanget fisk særlig under Lofotfisket, tilsammen omkring 200.000 tonn pr. år til en verdi av 12 milliarder. 27 timer etter lasting i Narvik er containeren i Oslo. Herfra går sjømaten videre med fly eller lastebil til andre land.

Transportkorridoren over Narvik er særdeles viktig for sjømatnæringen. Det bekreftes av Tor Anders Elvegård, direktør for Nordlaks Oppdrett AS:

*«Korridoren over Ofofbanen er viktig for Nordlaks og 90 % av produksjonen vår går i dag med lastebil til Narvik og tog videre. Korridoren er vårt eneste alternativ til vogntog ut til markedene. For fersk fisk er ikke båt noe alternativ. Toget gir forutsigbar kapasitet og 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 havnbruuskonsern og største produsent i Nord- Norge. Selskapet har hovedkontor på Stokmarknes og virksomhet i 12 kommuner i Nordland og Troms og ca. 420 ansatte.



I perioden 2007-2013 økte eksporten av fersk laks og ørret fra de tre nordligste fylkene med 73 %. I samme periode økte trafikken over Ofofbanen med 217 %. Etter noen år der mengden ikke har økt, forventes det en betydelig vekst i sjømatproduksjonen i de nordligste fylkene i årene som kommer – både for rød og hvit fisk og for skalldyr.



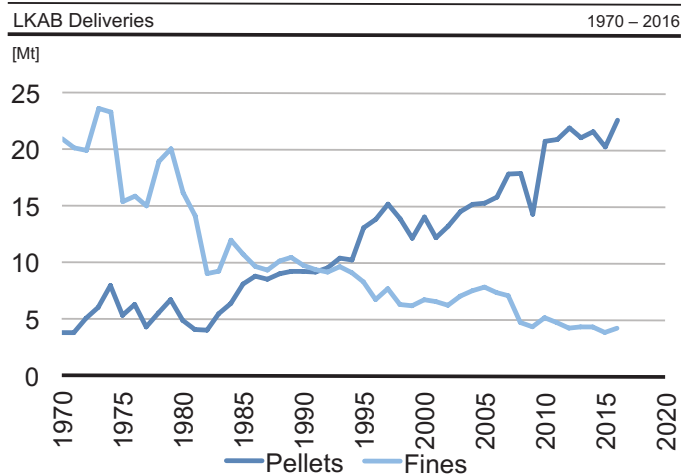


## Malmkorridoren til Europa

Omkring 60 % av alt gods på bane i Norge transporteres over Narvik, målt i tonn. Hovedårsaken er malmtrafikken fra gruvene til LKAB. Hver dag transporteres malm tilsvarende 4,5 Eiffeltårn ut over Narvik havn.

92 % av all utvinning av jernmalm i Europa skjer i Nord-Sverige i regi av LKAB. Produksjonen var 27 mill. tonn i 2016 – en økning på 10 % fra 2015. 75 %, 20,2 mill. tonn, ble transportert over Narvik. Det forventes en vekst på nær 20 % innen 2021.

LKAB produserer videreforedlet malm til stålindustrien. Innsatsvarer til produksjonen som dolomitt, olivin og kvartsitt transporteres til pelletsverkene med jernbane fra Narvik. Høy grad av foredling og kontinuerlig produktutvikling bidrar til at produksjonen er mindre sårbar for svingninger i malmprisene enn for selskaper som selger råmalm.



Omsatt volum (mill tonn) for pellets (videreforedlet malm) og fines (malm).



# Oforbanens betydning for sysselsettingen i Narvikregionen

Byggingen av Malmbanen på slutten av 1800-tallet fra malmfeltene i Nord-Sverige har hatt enorm betydning for Narvikregionen. Sitma AS og Trøndelag Forskning & Utvikling gjorde i 2014 en analyse av sysselsettingsevningene av Oforbanen. En rekke bedrifter ble spurt om betydningen av Oforbanen for deres virksomhet. Virkningen måtte være vesentlig, dvs. at bedriften ville miste konkurranseevne og stå i fare for å gå med underskudd dersom Oforbanen ikke eksisterte. Sysselsettingseffekter knyttet til investeringer ble vurdert på samme måte. Samlet ble det beregnet en sysselsettingseffekt på i overkant av 2100 årsverk relatert til trafikken over Oforbanen med tilhørende investeringer:

Sysselsetting	Årsverk
Engroshandel og produksjon	320
Terminaltjenester og transport	520
Infrastrukturforvaltning	120
Turisme	35
Direkte sysselsetting	995
Indirekte sysselsetting	568
Sum	1304
Virkninger av investeringer	767
Totalt	2071

Ca. 60 % av sysselsettingen er relatert til containertrafikken. Banens betydning for konkurranseevnen i spesifikke næringer ble ikke vurdert. Dersom all transport til og fra

Nord-Norge av tidskritiske varer ble basert på biltransport vil sannsynligvis kapasiteten være for liten under deler av året på grunn av svingninger i etterspørselen. Resultatet ville vært høyere kostnader for produsentene og økt usikkerhet med hensyn til transportkapasitet.

For at toget skal være konkurransedyktig må hele strekningen Narvik-Alnabru fungere godt. Bane Nor SF og Trafikkverket har i 2016 etablert et samarbeid for å sikre bedre punktlighet langs hele strekningen.





## Hele korridoren må fungere

Korridoren over Narvik inngår i EUs kjernenettverk for grenseoverskridende transport på grunn av den vitale betydningen for tilgangen av råvarer til europeisk industri.

Narvikterminalen har en strategisk plassering i forhold til å betjene det tettest befolkede området i Nord-Norge som er Ofoten, Lofoten, Ofoten og Sør- og Midt Troms. Statens vegvesen bygger nå Hålogalandsbrua nord for Narvik sentrum som reduserer reiseavstanden på E 6 nordover mot Tromsø og E 10 til Lofoten, Sør-Troms og Vesterålen med 18 km og 20 minutter i reisetid. I tillegg planlegges

Hålogalandsveien utbygd som et OPS-prosjekt (offentlig-privat samarbeid). Dette reduserer reisetiden vestover med ytterligere 34 minutter. Det arbeides også for at E 6 gjennom Narvik skal legges utenom sentrum slik at vogntogene kan komme til terminalen uten å kjøre gjennom Narvik sentrum. Antall vogntog på veien mellom Bjerkvik og Narvik er den høyeste av alle vegstrekninger i Nord-Norge.



For mer informasjon og kontakt:  
[www.ofotbanealliansen.no](http://www.ofotbanealliansen.no)

