



Näringsdepartementet

n.registrator@regeringskansliet.se

n.nationellplan@regeringskansliet.se

103 33 Stockholm

Narvik 30. november 2017

Uttalelse til Trafikverkets «Förslag til nationell plan för transportsystemet 2018-2029»

Vi viser til vedlagte uttalelse fra Ofotbanealliansen datert 29.november 2017. Narvik Havn stiller seg bak denne uttalelsen.

Narvik Havn KF

Narvik Havn KF er et kommunalt foretak 100 % eid av Narvik kommune.

Vi vil legge til rette for eksisterende og ny trafikk over Narvik havn. Kritiske faktorer i denne sammenheng er kapasiteten på Ofotbanen/Malmbanan og tilgang på nye havnearealer.

Både den norske- og den svenske transportplanen burde på en bedre måte ta hensyn til en kommende kapasitetsbrist på jernbanen mellom Kiruna og Narvik.

Narvik Havn KF har kjøpt ut det komplette bulk-/malm-anlegget med kaier fra konkursboet til Northland Resources AB. Vi arbeider nå med en avtaleinngåelse med Kaunis Iron AB om å benytte vårt anlegg til utskipning av jernmalm.

Våre planer om utvikling av havnearealer gjennom prosjektet «Nye Narvik havn» ble tatt inn i kommuneplanens arealdel. Kommuneplanens arealdel er kommunens overordnede arealplan og er godkjent av Bystyret i Narvik kommune. «Nye Narvik havn» omfatter havnearealer både til bulk – og container/cargo terminaler.

Narvik havn som Atlanterhavshavn for Sverige og Finland

Narvik Havn vil legge til rette for å være Atlanterhavshavn (Arktisk havn) for Sverige og Finland. Vi har en naturlig, isfri havn med dypvannskaier tilknyttet Ofotbanen/Malmbanan. Våre fortinn fremgår av vedlagte presentasjon: 2017 – Narvik as the Atlantic Port for Sweden and Finland».

Vi er enige med «Basindustrierna i norr» som foreslår Narvik havn som et supplement til Göteborg havn: «*Utbyggnad till dubbelspår mellan Kiruna och Narvik gör det möjligt att - tillsammans med Botniabanan och Norrbotniabanan – avlasta delar av det svenska järnvägsnätet och styra delar av Nordsveriges stora godsvolymer för export i nord/västlig riktning.*»



Narviks hamn kan då bli ett komplement till Göteborgs hamn för nordlig svensk och norsk export/import. Det öppnar efterlängttade alternativa transportvägar för industri och näringsliv, inte minst för sjömaten (lax och öring), där volymerna på järnväg beräknas öka mångdubbelt de kommande åren.»

Notatet fra Basindustriarna i norr følger som vedlegg.

Narvik Kommune

Bystyret i Narvik kommune hadde dobbeltspor på Ofotbanen som første prioritet på sitt høringssvar datert 29. juni 2016 til norsk nasjonal transportplan 2018-2029. Utdrag fra høringssvaret:

«Ofotbanen er i dag den mest lønnsomme og mest brukte jernbanestrekning for alle godsformer. Mange aktører, både nasjonalt og internasjonalt, vurderer å bruke Ofotbanen og dens tilknytning til en dyp, isfri havn. Over mange år har det vært en oppjustert bruk av banen, som tidvis har skapt kapasitetsproblemer. En utbygging av dobbeltspor vil bidra til både økt kapasitet og en langt mer driftssikker banestrekning. Ofotbanen er den grønne korridoren for sjømateksport fra landsdelen og transport av varer inn til landsdelen. Banen frakter malm og dagligvarer nordover til Narvik for videre distribusjon, og fisk sørover. Malmtrafikken øker raskt, og vil etter hvert kreve en betydelig andel av kapasiteten på banen. De tre nordnorske fylkene har påpekt at verdiskapningen i sjømatnæringen og næringenes transportbehov er avgjørende for deres prioriteringer i Nasjonal transportplan 2018-2029.

I rapporten «Fra kyst til marked» utnevnes Ofotbanen til sjømatnæringens grønne eksportkorridor, med en tredobling av sjømateksporten de siste seks årene. Sjømatnæringens eksport skal femdobles fram til 2050 (Sintef 2012), og økningen vil i stor grad komme i de tre nordligste fylkene. Dobbeltsporet må også sees i sammenheng med andre samferdselsprosjekter i Nord-Norge som vil bidra til økt transport over Ofotbanen.

Narvik kommune ser positivt på at Ofotbanen er en del av fagetatenes plangrunnlag, og fremhever viktigheten at denne blir videreført. I plangrunnlaget fra etatene er lønnsomme prosjekter prioritert. Bygging av dobbeltspor på Ofotbanen er det mest lønnsomme prosjektet i hele landet.

Narvik kommune ber om:

- 1. Rask avklaring for å sikre fullfinansiering av parsellen som skal bygges i planperioden.*
- 2. 500 millioner kroner av den statlige finansieringsbevilgningen flyttes til første del av planperioden, for å sikre en raskere planlegging og videre oppstart av dobbeltsporutbygging.»*

Oppsummering

Hvilke kapasitetsøkende tiltak svenske myndigheter iverksetter på Malmbanan vil også ha betydning for investeringer i kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen. Stortingsflertallet vil vurdere å planlegge første parsell på Ofotbanen dersom svenske myndigheter legger opp til kapasitetsøkende tiltak på Malmbanan.

Ofofbanen og Malmbanan må være i stand til å ivareta forventet trafikkvekst for fersk fisk, daglig- og forbruksvarer, innsatsvarer som malm, mineraler og LNG samt person- og chartertog.

Ofofbanen/Malmbanan inngår i det transeuropeiske transportnett, Trans-European Network (TEN-T).

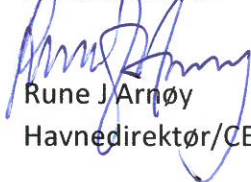
Vi ønsker prioritet til følgende tiltak på Malmbanan i «Nationell plan för transportsystemet 2018-2029»:

- Økt aksellast på hele Malmbanan til 32,5 t
- Planlegging og bygging av dobbeltspor - med tidlig oppstart av parsellene Peuravaara – Bergfors og Kopparåsen – Vassijaure.
- Planene om dobbeltspor må koordineres med norske myndigheter.
- Tiltak som legger til rette for en konkurransedyktig jernbanekorridor mellom Narvik og Oslo via Sverige. Hele korridoren må fungere. Det er positivt at Trafikverket foreslår at Norrbottenbanan skal bygges.
- En utbygging av kapasitet på Malmbanan gir grunnlag for avlastning av det svenske veinettet da tog kan foretrekkes fremfor bil til/fra Narvik/Nord-Norge.
- Ved å benytte Narvik havn som supplement til Gøteborg reduseres transportavstandene/arbeidet til/fra Norrbotten som igjen gir redusert miljøbelastning som resultat.

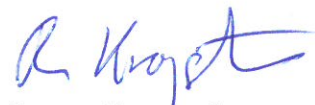
Hvorfor anbefaler Narvik Havn KF dette? Jo, fordi vi vil legge til rette for eksisterende og ny trafikk over Narvik havn. Kritiske faktorer i denne sammenheng er kapasiteten på Ofofbanen/Malmbanan og tilgang til nye havnearealer. Tilstrekkelig kapasitet for denne grenseoverskridende transportkorridor vil gi bedre vilkår for næringsliv og bosetting i nord, både for Finland, Sverige og Norge.

Med vennlig hilsen

Narvik Havn KF



Rune J. Arnøy
Havnedirektør/CEO



Ragnar Krogstad
Forretningsutvikler

Vedlegg:

1. Uttalelse fra Ofofbanealliansen datert 29. november 2017: «Uttalelse til Trafikverkets «Förslag til nationell plan för transportsystemet 2018-2029»
2. Basindustriarna i norr: «Stärkt konkurrensförmåga kräver ökad tillgänglighet»
3. Presentasjon, «2017 - Narvik as the Atlantic Port for Sweden and Finland»