

Näringsdepartementet

n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

103 33 Stockholm

Narvik 29. november 2017

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

Ofofbanealliansen

Ofofbanealliansen er et samarbeid mellom bedrifter, organisasjoner og lokale myndigheter som i fellesskap arbeider for å bedre kapasiteten på Ofofbanen/Malmbanan.

Følgende organisasjoner har skriftlig stilt seg bak Ofofbanealliansens arbeid for dobbeltspor:

- Sjømat Norge*, tidl. Fiskeri- og havbruksnæringens Landsforening (FHL)
- Fiskeri- og havbruksnæringens Landsforening (FHL) v/ Regionsjef FHL Nordnorsk Havbrukslag
- Rema Distribusjon Norge AS – Distribunal Narvik
- Coop Nord SA
- LKAB Malmtrafikk AS og LKAB Malmtrafik AB
- Narvik Havn KF
- NHO Nordland
- NHO Troms og Svalbard
- NHO Finnmark
- LO i Nordland
- LO i Troms
- Nordland Fylkeskommune
- Troms Fylkeskommune
- Ofoten regionråd
- Vesterålen regionråd
- Sør-Troms regionråd
- Lofotrådet
- Rovaniemi Kommune
- Pajala Kommune

*) Sjømat Norge/Fiskeri- og havbruksnæringens landsforening (FHL) dekker hele verdikjeden, fra fjord til bord i norsk sjømatnæring. Medlemmene består av omlag 500 bedrifter med 10.000 ansatte innen fiskeindustri, havbruk, fôrproduksjon og biomarin industri.

NTP 2018-2029 i Norge og Sverige

Stortingsflertallet vil vurdere å planlegge første parsell på Ofotbanen dersom svenske myndigheter legger opp til kapasitetsøkende tiltak på Malmbanan.

”Trafikverket kommer fortsätta utreda både dubbelspår, ökad axellast för norra omloppet och förlängning av ytterligare mötesstationer.” ”I +10 %-nivån ingår första etappen av dubbelspåret Malmbanan Peuravaara-Rautas.”

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

Båt ikke et alternativ for transport av for eksempel fersk fisk. Ved kapasitetsbrist vil alternativet til togtransport være bil via E10 gjennom Sverige. Nordlaks, ett av Norges største havbrukskonsern og største produsent i Nord-Norge, uttaler: «Korridoren (jernbanen fra Narvik) er vårt eneste alternativ til vogntog ut til markedene.»

Trafikkvekst

Narvik er det største og raskest voksende transportknutepunktet i Nord-Norge ifølge den nasjonale godsanalysen til NTP 2108-2029. Alle typer gods øker på Ofotbanen – sjømat, dagligvarer samt malm og mineraler til svensk industri.

Sjømatnæringen

Transportkorridoren over Narvik/Ofotbanen er særdeles viktig for sjømatnæringen. I dag transporteres nærmere 50 % av all fersk oppdrettsfisk som produseres i markedsområdet fra Å i Lofoten til Nordkapp over Ofotbanen. I tillegg kommer villfanget fisk, til sammen omkring 200 000 tonn per år til en verdi av NOK 12 milliarder.

I perioden 2007-2013 økte transporten av fersk laks og ørret fra de tre nordligste fylkene med 73 %. I samme periode økte trafikken over Ofotbanen med 217 %.

Den norske regjeringen gir oppdrettsnæringen mulighet til å vokse. Regjeringens forslag om laksevekst skal sikre forsvarlig og forutsigbar vekst i oppdrettsnæringen. Totalt kan det nye systemet gi en vekst i produksjonskapasiteten på nærmere 24.000 tonn i 2018.

Det forventes en betydelig vekst i sjømatproduksjonen i de nordligste fylkene i årene som kommer – både for rød og hvit fisk og for skalldyr.

Daglig- og forbruksvarer

70 % av dagligvarene nord for polarsirkelen kommer med Ofotbanen. Containertrafikken på bane mellom Oslo og Narvik, via Sverige, vokser raskere enn i noen annen banekorridor i Norge. Antall containere (TEU) har økt fra vel 40.000 i 2005 til nærmere 100.000 i 2016.

Malm, mineraler og LNG

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.

Kaunis Iron er i ferd med å starte malmproduksjonen i de tidligere gruvene til Northland Resources i Kaunisvaara. Selskapet opplyste på en pressekonferanse 22. november at de vil benytte samme transportopplegg som Northland Resources. De planlegger å skipe to millioner tonn per år over Narvik havn via Malmbanan/Ofotbanen.

Person-/ chartertog

SJ kjører i dag to togpar i døgnet mellom Narvik og Stockholm og Göteborg. Veksten i trafikken har vært så stor at SJ har bestemt seg for å gjenoppta det tradisjonsrike persontog «Karven» mellom Kiruna og Narvik. Toget vil gå i sommersesongen. Det er en utfordring for SJ at sommervedlikeholdet og banearbeider kolliderer med rutetidene til «Karven» deler av sommeren.

For å sette fart på kommersialiseringen av Ofotbanen som turistprodukt har investeringsselskapet Forte Narvik og Narvik kommunes næringsselskap Futurum AS sommeren 2017 etablert selskapet Arctic Railway AS. Arctic Railway representerer noe vesentlig nytt i vårt marked/region. Cruiseturismen i Norge har økt fra ca. 200.000 turister til rundt 510.000 de siste 15 årene. Norge er på listen over de 10 mest besøkte destinasjonene i Europa. En slik vekst og et slikt volum skaper muligheter for økt lønnsomhet og lokal verdiskaping i tråd med satsingen innenfor cruise - å tilby et bedre chartertog-produkt. Målsettingen er å komme opp i 350 til 500 årlige togbevegelser i hver retning på Ofotbanen/Malmbanan.

Miljø

En satsing på Malmabanen gir gevinst for alle – næringslivet, regionen og klimaet. Besparelsen målt i CO² ekvivalenter ved banetransport mellom Oslo og Narvik er anslått til ca. 90.000 tonn per år.

Robust bane

Dobbeltspor og dobbeltsporparseller vil bidra til driftssikkerhet (sikre rasområder stein/snø), kapasitet til effektivt vedlikehold, fleksibilitet ved driftsforstyrrelser og kortere kjøretid.

Oppsummering

Hvilke kapasitetsøkende tiltak svenske myndigheter iverksetter på Malmbanan vil også ha betydning for investeringer i kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen, ref. merknaden til stortingsflertallet.

Ototbanen 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. Bil er alternativet til tog.

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

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

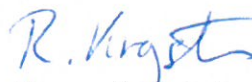
- Økt aksellast på hele Malmbanan til 32,5 t
- Planlegging og bygging av dobbeltspor - med tidlig oppstart av parsellene Peuravaara – Bergfors og Kopparåsen – Vassijaure.
- Planene om dobbeltspor må koordineres med norske myndigheter.
- Tiltak som legger til rette for en konkurransedyktig jernbanekorridor mellom Narvik og Oslo via Sverige. Hele korridoren må fungere. Det er positivt at Trafikverket foreslår at Norrbotniabanan skal bygges.

Med vennlig hilsen

Ototbanealliansen



Terje Steinsund
Prosjektansvarlig



Ragnar Krogstad
Prosjektleder

Vedlegg: Brosjyre, Ofotbanen – Grønn transport av sjømat mot sør og dagligvarer mot nord