

## **Høringsinnspill – Connecting Europe Facility (CEF) 2028–2035**

**Fra:** Ofofotbanealliansen

**Til:** Samferdselsdepartementet om finansieringsprogrammet CEF

### **1. Hovedbudskap**

Den nordlige transportkorridoren mellom Norge, Sverige og Finland er av avgjørende betydning for næringsliv, forsyningssikkerhet og verdiskaping i nordområdene, men er samtidig svært sårbar med enkeltsporet jernbanenett, få alternative transportårer, lange avstander og krevende klimatiske forhold.

Ofofotbanen utgjør den viktigste jernbaneforbindelsen mellom Nord-Norge, Sverige og videre kobling til Finland, samt europeiske markeder, og er navet i en grensekryssende transportkorridor som binder sammen ressursrike regioner med Europa. Korridoren har stor betydning for industri, mineralutvinning, sjømatnæringen og eksport av strategiske råvarer. For sjømatnæringen i Nord-Norge er Ofofotbanen en viktig forbindelse for transport av laks og ferskvarer til det europeiske markedet.

Selv om Ofofotbanen kun utgjør en liten del av det norske jernbanenettet, transporterer banen over 60 prosent av all godstrafikk på norsk jernbane målt i tonnasje. Dette understreker korridorens betydning som en av Norges viktigste transportårer for næringslivet.

Ofofotbanen og Narvik Havn er samtidig en del av EUs TEN-T-kjernenettverk, der Narvik siden 2021 har vært nordlig endepunkt i ScanMed-korridoren. Dette styrker forbindelsen mellom Nordkalotten og europeiske markeder, og legger til rette for utvikling av grensekryssende og robust dual-use infrastruktur for både næringsliv, forsyningssikkerhet og beredskap.

Den raske industrielle utviklingen i Nord-Norge, Sverige og Finland vil føre til betydelig vekst i transportvolumer de kommende årene. Etterspørselen etter kritiske mineraler, sjeldne jordmetaller, sjømat og andre strategiske råvarer er økende, samtidig som produksjonsveksten innen både gruveindustri og sjømatnæring forventes å fortsette. Kapasitetsutfordringene på Ofofotbanen er allerede i dag en begrensning for videre vekst og gjør at mer gods overføres fra bane til vei.

Samtidig vil økte behov innen beredskap og militær mobilitet legge ytterligere belastning på en allerede sårbar jernbaneforbindelse, der Forsvaret må dele kapasiteten med sivil transport og næringslivets behov. Dette understreker behovet for videre utvikling av kapasitet og dual-use infrastruktur langs hele den nordlige transportkorridoren.

Ofofotbanealliansen mener derfor at Norge bør delta fullt ut i Connecting Europe Facility (CEF) 2028–2035, og at den nordlige transportkorridoren mellom Norge, Sverige og Finland må prioriteres som et strategisk grensekryssende infrastrukturprosjekt innenfor TEN-T, ScanMed og CEF Military Mobility.

### **2. Kapasitetsutfordringer og behov for investeringer**

Til tross for korridorens strategiske betydning er Ofofotbanen i dag en enkeltsporet bane med begrenset kapasitet og høy sårbarhet. Den representerer den største flaskehalsen i den nordlige transportkorridoren mellom Norge, Sverige og Finland, og er samtidig den eneste direkte jernbaneforbindelsen mellom Nord-Norge og de europeiske markedene via Sverige og Finland.

Stengningen av Ofotbanen i 2024 viste tydelig hvilke konsekvenser avbrudd får for næringsliv, logistikk og forsyningssikkerhet. Dagens kapasitet er ikke tilstrekkelig for å møte forventet vekst i transportvolumer fra industri, mineralutvinning, sjømatnæringen og annen eksportrettet virksomhet i nordområdene.

Kapasitetsutfordringene på Ofotbanen fører allerede til at mer gods overføres fra bane til vei, blant annet innen sjømattransport. Dette gir økt belastning på veinettet i Nord-Norge og flere tunge transporter på krevende vinterveier.

For å redusere dagens kapasitetsflaskehals og styrke robustheten i korridoren er det behov for målrettede investeringer i både bane-, havne- og terminalinfrastruktur. Samtidig vil økte behov innen beredskap og militær mobilitet bidra til ytterligere belastning på infrastrukturen, der Forsvaret i økende grad må benytte samme transportkorridor som sivil transport og næringsliv. Dette forsterker behovet for investeringer i moderne og effektiv dual-use infrastruktur som kan understøtte både kommersiell transport og samfunnets beredskapsbehov.

Ofotbanealliansen vil særlig fremheve behovet for:

- nye kryssingsspor og økt aksellastkapasitet
- utbygging av dobbeltspor og økt kapasitet på Ofotbanen
- investeringer i terminalinfrastruktur i Narvik
- styrking av den grensekryssende transportkorridoren mellom Norge, Sverige og Finland
- utvikling av robust og fremtidsrettet dual-use infrastruktur

### **3. Den nordlige transportkorridorens betydning for næringslivet**

Ofotbanen er i dag den største transportåren for eksport av jernmalm fra Nord-Sverige til europeiske markeder, med om lag 22 millioner tonn transportert årlig via Narvik. Samtidig forventes betydelig vekst som følge av nye gruveprosjekter og økt eksport av kritiske mineraler og andre strategiske råvarer.

Korridoren har også stor betydning for sjømatnæringen, varetransport og forsyninger til Nord-Norge. Over 60 prosent av all godstrafikk på norsk jernbane går via Ofotbanen, noe som understreker korridorens nasjonale og internasjonale betydning for næringslivet og for stabile forsyningslinjer i nordområdene. Ofotbanen er samtidig en sentral transportåre for forsyninger til hele landsdelen i nord, der det er et stort behov for en stabil, pålitelig og tilgjengelig forsyningslinje for både næringsliv, varetransport og daglige leveranser til regionen.

Narvik med Ofotbanen er det eneste stedet i Nord-Norge hvor elektrifisert jernbane med direkte forbindelse til Sverige og Finland er koblet til en isfri dypvannshavn, med tilknytning til E6, E10 og Evenes lufthavn. Dette gjør korridoren til et av Europas viktigste multimodale logistikknutepunkt i nord og en sentral del av fremtidens grensekryssende dual-use infrastruktur i Norden.

### **4. Behov for norsk deltakelse i CEF**

Norsk deltakelse i CEF representerer en viktig mulighet til å få raskere tilgang til medfinansiering av kritisk grensekryssende infrastruktur som ellers må finansieres fullt ut over nasjonale budsjetter.

For den nordlige transportkorridoren er det allerede identifisert flere modne prosjekter som kvalifiserer for CEF-støtte gjennom TEN-T, ScanMed og CEF Military Mobility. Deltakelse i CEF vil bidra til å styrke forbindelsene mellom Finland, Sverige og Norge i tråd med trilaterale målsettinger for mobilitet, samarbeid og utvikling i nordområdene.

CEF bør derfor forstås som et strategisk verktøy for å utvikle robust og fremtidsrettet dual-use infrastruktur, styrke næringslivets konkurransekraft og sikre forsyningssikkerhet og beredskap i Nord-Europa.

Med vennlig hilsen

Oftbanealliansen

Kontakt: Børge Edvardsen Klingan | [bek@narvikhavn.no](mailto:bek@narvikhavn.no) | +47 916 39 906  
norgesflaskehals.no