

Samferdselsdepartementet

Gjenpart:

- a. Narvik kommune
- b. Nordland Fylkeskommune
- c. Troms og Finnmark Fylkeskommune
- d. LO Nordland
- e. NHO Nordland og NHO LT
- f. Norske Havner

Deres ref.
Navn**Vår ref.**
bek**Dato:**
29. juni 2023

NTP 2025-2036 – INNSPILL FRA NARVIK HAVN KF

Anbefaling og innspill til NTP 2025-2036

Narvik-korridoren (Ofotbanen og Narvik havn/-terminal) er en livsnerve for norsk industri, arbeidsplasser og Norges sikkerhet og beredskap. Men med nær tredoblet vareeksport fra Nord-Norge de siste ti årene, vekst i reiseliv, sjømat og mineralindustri, og helt nye geopolitiske trusler, står vi overfor en kritisk utfordring.

Infrastrukturutfordringene i og rundt Narvik er faktisk Norges største flaskehals. Det er et alvorlig problem for sjømatnæringen, den voksende mineralindustrien i Norge, og ikke minst for Forsvaret, beredskap og samfunnssikkerhet. Med Sverige og Finland som nye NATO-allierte i øst, har Narviks betydning for vår felles frihet og trygghet aldri vært større. Det er nå kritisk å fjerne flaskehalsene i og rundt Narvik. Konsekvensene av å ikke handle, vil være ekstremt uheldig. Norske arbeidsplasser og inntekter står i fare. Og det som er enda mer alvorlig - vår nasjonale sikkerhet og beredskap kan bli truet.

Ved å investere i nye kryssningsspor på Søsterbekk og Horisontalen mellom Katterat og Bjørnfjell, vil vi øke kapasiteten på Ofotbanen til 12 ekstra tog hver dag (6 i hver retning). Med en utbygging av Terminal Nord ved Narvik havn vil vi kunne håndtere inntil 75 000 ekstra 20-fots containere. Det vil være helt avgjørende for å kunne håndtere en betydelig større mengde godstransport av alt fra dagligvarer, sjømat og mineraler til militært utstyr og materiell.

Disse investeringene er helt avgjørende for å sikre fremtidig forsyning av varer til Nord-Norge, økt eksport av sjømat og mineraler til Europa og infrastruktur og logistikk for Forsvaret og våre allierte i NATO.

Derfor ber vi om konkrete satsinger i den kommende NTP:

1. 500 millioner kroner for Sjøsterbekk kryssningsspor, ferdigstilt i 2027
2. 1 milliard kroner for Terminal Nord, ferdigstilt i 2030
3. 850 millioner kroner for Horisontalen (mellom Katterat og Bjørnfjell) kryssningsspor, ferdigstilt i 2033.

Dette handler om å sikre Norges økonomiske fremtid og nasjonale sikkerhet. Vi har ingen tid å miste, og vi har ikke råd til å la være.

Status Ofotbanen og Narvik havn/-terminal

Ofotbanen er i vekst!

Etter at utbyggingen av økt kapasitet på Narvikterminalen ble ferdigstilt til jul i 2022, har trafikken over Ofotbanen økt igjen. Ofotbanen har en kapasitet på 26 togsett pr. dag i hver retning. I 2022 var kapasiteten utnyttet med 21 togsett pr. dag. Så langt i 2023 har trafikken økt innenfor bl.a. bulk og turisme. Det planlegges oppstart av ytterligere to nye «fiske tog» mellom Narvik og Malmø/Padborg. I tillegg er det, de neste 5-6 årene, under planlegging sterk økning av transport på Ofotbanen og utskipning av mineraler over Narvik havn.

Sintef har i rapport 2021:00181, konkludert med at i 2030 vil 450.000 tonn fisk pr år gå med jernbane fra Narvik til markedene i Europa. Denne volumøkningen alene vil medføre at all restkapasitet på Ofotbanen er utnyttet i 2030. Konsekvensene for næringsliv, industri, sikkerhet og beredskap vil da være dramatisk.

Utbygging av kryssningsspor for Sjøsterbekk og Horisontalen (mellom Katterat og Bjørnfjell) vil øke kapasiteten med 6 tog i hver retning. Dette antas i dag å være tilfredsstillende inntil bygging av dobbeltspor på Ofotbanen er gjennomført.

Norge og Europa står overfor et nytt trusselbilde som følge av krigen i Ukraina. Konsekvenser av dette er et nytt geopolitisk landskap hvor bl.a. Finland og Sverige knyttes tettere sammen til NATO. Dette krever økt satsing på transportinfrastrukturen som er i bedre stand til forflytninger av tunge militære transporter.

De nordiske forsvarssjefene trekker fram Ofotfjorden og Narvik som en av fire sentrale fjorder og havner for å sikre allierte militære forsterkninger til hele Norden. Ofotbanen er en kritisk del av Nord-Norges infrastruktur og er et viktig bidrag til at forsyningssikkerheten av varer og gods til landsdelen opprettholdes.

Forsvarskommisjonen, Totalberedskapskommisjonen og forsvarssjefens fagmilitære råd underbygger viktigheten av Ofotbanen, men her ligger også gode argumenter for hvorfor økt mottakskapasitet (Terminal Nord) og E6 Narviktunnelen (økt kapasitet og beredskap) må bygges.

Investeringsporteføljen i tilknytning grønn industri i Nordkalotten regionen (Nord i Finland og Sverige, Samt Nord-Norge) har en investeringsramme på flere tusen milliarder kroner over en 10-15

års periode. Dette vil åpenbart medføre ytterligere belastning på etablert infrastruktur som Ofotbanen og Narvik havn.

Ofofbanen har den dårligste oppetiden og punktligheten av norske jernbanestrekninger. Hardt klima, høy belastning og høy kapasitetsutnyttelse er viktige årsaker til dette. Flere vareeiere for tidskritiske varer velges trolig bort bruk av Ofotbanen på grunn av dette.

Det er viktig med en bane som til enhver tid har tilstrekkelig og forutsigbar kapasitet, inklusive terminaler. Det er også behov for effektive og miljøvennlige terminaler for omlastinger mellom transportformer og gode koblinger mellom bane, vei og havn. I samarbeide med Bane NOR er Terminal Nord er under planlegging. Terminalen er en nødvendighet for ivaretagelse av økte godsmengder. I tillegg, og kanskje viktigst, vil Terminal Nord ivareta vertslandsansvaret i forhold til tilgjengelig infrastruktur knyttet til NATO prioriterte mottakshavn i arktisk.

Nord-Norge står for veksten i våre viktigste næringer og for vår felles trygghet og sikkerhet. Og Narvik er helt avgjørende for å løse logistikk- og transportutfordringene i Nord-Norge. Derfor er det et nasjonalt ansvar å fjerne de flaskehalsene som stanser videre utvikling.

Oppsummert - Innspill til NTP 2025-2036:

Oppsummert har Narvik Havn KF følgende innspill til NTP.

Ofofbanen:

- Narvik Havn KF ber Regjering og Stortinget å prioritere arbeidet med å realisere dobbeltspor på Ofotbanen.
- Narvik Havn KF ber om at eksisterende jernbane og potensialet som ligger i denne mellom Finland, Sverige og Norge/Narvik blir behørig utredet og konsepter for dette belyst, med søkelys på transporter, gods og trilateral samarbeid.
- På kort sikt arbeide for at midler avsatt i nasjonal Transportplan i «godspakken» for utbygging av kryssningsspor ved Søsterbekk og Horisontalen (mellom Katterat og Bjørnfjell).
 - 500 millioner kroner for Søsterbekk kryssningsspor, ferdigstilt i 2027.
 - 850 millioner kroner for Horisontalen (mellom Katterat og Bjørnfjell) kryssningsspor, ferdigstilt i 2033.

Narvik havn:

Narvik havn er en av to havner (den andre er Oslo) i Norge som gjennom EU's TEN-T har status som «Core Port» og del av den prioriterte europeiske infrastrukturen. Dette gjelder også Ofotbanen og EV 10 over Bjørnfjell.

- 1 milliard kroner for Terminal Nord, ferdigstilt i 2030.
- Prioritere kapasitetsøkende tiltak over havna som videreutvikler havna og terminalen som miljøvennlig, effektiv og sirkulær.

Vei:

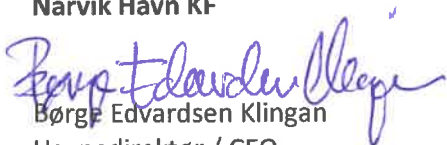
Både interntrafikk og gjennomgangstrafikk på E6 Narviktunnelen går rett gjennom Narvik sentrum, som er en flaskehals for effektiv transport internt og gjennom Narvik. I tillegg er eksisterende trafikk miljøbelastende og dette antas å tilta fremover i takt med økende trafikk og godstransport.

- Narvik Havn KF ber Samferdselsdepartementet fortsatt prioritere behovet for ny tunell gjennom Narvik sentrum.

Ønskes ytterligere informasjon ta kontakt med meg.

Med vennlig hilsen

Narvik Havn KF



Børge Edvardsen Klingan
Havnedirektør / CEO