

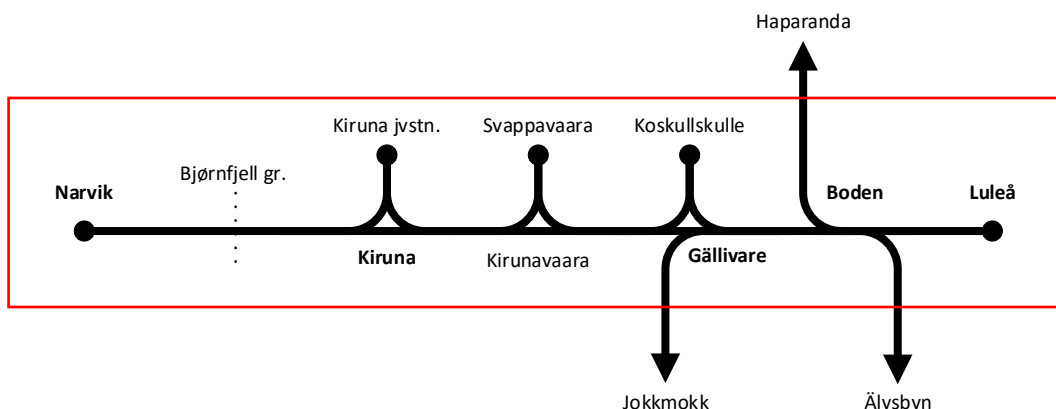
# Oppsummeringsnotat

## Malmbanan-Ofofbanen

Dette notatet er utarbeidet av «Forum for grensekryssende jernbane», hvor Trafikverket og Jernbanedirektoratet deltar.

### Geografisk avgrensning av analysekorridor

Korridoren som analyseres er i denne sammenhengen avgrenset av det markerte området på figuren under.



### Aktuelle utredninger og underlag

Følgende utredninger berører korridoren:

- **Kapasitetsanalyse Ofofbanen** (Jernbanedirektoratet, 2020). Her refereres det til prognosen utarbeidet av Bane NOR, som tilsier 66 tog/dag. Analysen peker på tiltak på Narvikterminalen og på Narvik stasjon som de viktigste for å øke kapasiteten, deretter utbygging av ny kryssingskapasitet mellom Rombak og Bjørnfjell, for eksempel på Søsterbekk og Horisontalen.
- **KVU Nord-Norgebanen** (Jernbanedirektoratet, 2023). En stor utredning med det meste av Nord-Norge som analyseområde. Utredningen anbefaler ikke å bygge nye jernbanestrekninger, men å øke kapasiteten på eksisterende strekninger, blant annet ved å etablere to nye kryssingsspor på Ofofbanen. Dette anbefales med referanse til Kapasitetsanalyse Ofofbanen (2020). Rapport fra KS1 er lagt frem i oktober 2024, og det forventes konseptvalg fra regjeringen.
- **Att vidta åtgärder för planeringen av transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län** (Trafikverket 2024). Tre deluppdrag som blant annet innefattar att prioritera kapacitetshöjande åtgärder mellan Luleå och Kiruna samt finansieringslösningar för dubbelspår Luleå-Boden.
- **Potensialanalyse for godstransport på jernbane** (Jernbanedirektoratet, 2024). Det ble utarbeidet en nasjonal studie av potensialet for gods på jernbane i fremtiden, uavhengig av tiltak. Alle trafikkslag på omtalt i studien, og analysene bygger på en kombinasjon av modellkjøringer i NGM og kontakt med aktørene i markedet. Analysen tilsier vekst i etterspørselen etter kombitog mellom Oslo og Narvik, fra rundt 90.000 nettotonn i 2022 til rundt 170.000 nettotonn i basis-scenariet i 2060.

### Infrastrukturtiltak og status

Det gis i det følgende en oversikt over pågående, bundne og prioriterte tiltak i korridoren, og deres status i gjeldende planverk. Drifts- og vedlikeholdstiltak er ikke tatt med i oversikten, kun tiltak som medfører ny

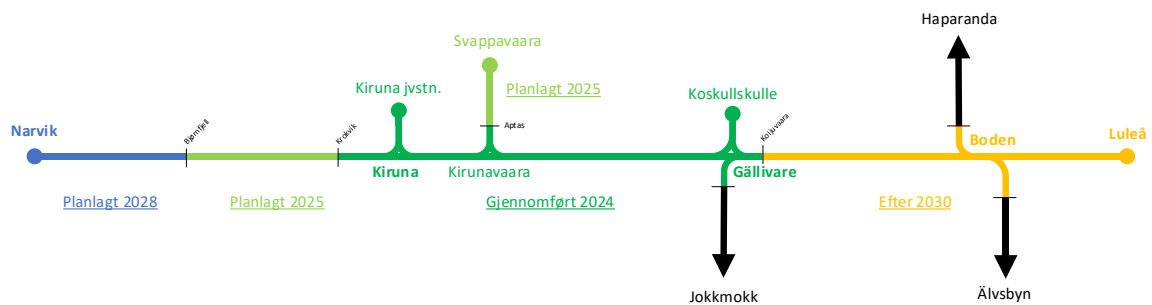
eller endret kapasitet på infrastrukturen. Mindre tiltak, slik som plattformhøyninger etc., er som hovedregel ikke tatt med. Det listes også opp nylig gjennomførte tiltak.

Tiltak	Beskrivelse	Planeringslage/status
Oppgradering av Narvikterminalen	Økt kapasitet til handtering av kombigods. Inkluderer nytt vognverksted.	Ferdig i 2023. Tilhører effektpakke «Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik, via Sverige».
Ombygging Narvik stasjon	Økt møtessporlengde til a betjene 750 meter lange tog, med separering av trafikk til/fra LKABs terminal.	Pabegynt, ferdig i 2026. Tilhører effektpakke «Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik, via Sverige».
Nytt møtespor Sosterbekk	Nytt kryssingsspor, skal legge til rette for 750 meter lange tog.	Prioritert i NTP 2025-2036. Finansiering er forelopig uklart.
Nytt møtespor Horisontalen	Nytt kryssingsspor, skal legge til rette for 750 meter lange tog.	Prioritert i NTP 2025-2036. Finansiering er forelopig uklart.
Tre spor Katterat	Økning fra dagens to til tre spor pa Katterat. Alle lange nok til a kunne krysse 750 meter lange tog.	Prioritert i NTP 2025-2036. Finansiering er forelopig uklart.
ERTMS Narvik – Riksgrensen	Vil trolig gi samtidig innkjør for alle andre togslag enn malmtog. Vil muligens ogsa medfore flere blokkposter.	Skal settes i drift i 2028, iht. Nasjonal signalplan 2023. Det er stor usikkerhet knyttet til dette tidspunktet.
Narvik – Riksgrensen, 32.5 tonn stax		Planlegger ferdigstillelse i 2030, men status og finansiering er uklart.
ERTMS Gallivare (Kuijuvaara)-Kiruna		Genomford 2024
Siktrask, forlangning av bangard	Ska mojliggore tagmoten med 750 m langa tag.	Har av regeringen fatt byggstartsbeslut for perioden 2025-2027
Harrtrask, forlangning av motesstasjon	Ska mojliggore tagmoten med 750 m langa tag.	Har av regeringen fatt byggstartsbeslut for perioden 2025-2027
Nuortikon, forlangning av motesstasjon	Ska mojliggore tagmoten med 750 m langa tag.	Har av regeringen fatt byggstartsbeslut for perioden 2025-2027
Nasberg, forlangning av motesstasjon	Ska mojliggore tagmoten med 750 m langa tag.	Har av regeringen fatt byggstartsbeslut for perioden 2025-2027
Nattavaara, forlangning av bangard	Ska mojliggore tagmoten med 750 m langa tag.	2025-2028 (Øversyn pagar av tidplanen)
Lulea C, etapp 1	Flytt av personvagnsuppstalling	Har av regeringen fatt byggstartsbeslut for perioden 2025-2027
Lulea C, etapp 2	Ombyggnad av personbangard, fler plattformslagen, forbatrad tilganglighet och sakerhet	Vantas 2028-2033
Kiruna – Riksgransen, Stax 32,5 tonn		Vantas 2028-2033
Murjek, forlangning av motesstasjon	Ska mojliggore tagmoten med 750 m langa tag.	Har av regeringen fatt beslut om att forbereda for byggstart 2028-2030

Svappavaara – Kiruna, Stax 32,5 tonn		Väntas 2028-2033
Gällivare – Luleå, Stax 32,5 tonn		2029
Sävastklinten – Norra Sunderbyn, ny mötesstation och partielt dubbelsspår	Medför höjning av kapasiteten Boden – Luleå	Väntas 2028-2033
ERTMS Kiruna – Riksgrensen		2025
ERTMS Boden – Luleå		Efter 2030
ERTMS Boden-Gällivare (Kuijuvaara)		Efter 2030

Åtgärderna i listan på svensk sida innebär att tre mötesstationer anpassas till 750 m långa tåg Gällivare-Kiruna år 2025-2026 och att samtlige mötesstationer Luleå - Gällivare klarar 750 m långa tåg före 2030.

### Oversikt over ERTMS-innförande



### Togtrafikk i dag og prognoser for fremtidig togtrafikk

Det er her satt opp en sammenligning av total trafikkbelastning i henhold til ulike prognoser for sivil transport. Alle tall angir enkeltturer, antall tog per døgn.

Togslag/linje og endestasjoner	Kjørt trafikk i T23 <sup>1</sup>	Tildelt trafikk i T24 <sup>2</sup>	TRVs Basprognos for 2045 <sup>3</sup>	T2040 <sup>4</sup>
Malmtog Kiruna – Narvik (LKAB)	16	25	22,8	26
Malmtog Svappavaara – Narvik (Kaunis)		4	5,9	8
Kombitog Narvik – Oslo	9	6	7,8	10
Kombitog Narvik – Malmø		0		2
Kombitog Narvik – Finland		0		4
Vognlasttog Sverige – Narvik		0		2
Avfallstog Narvik – Kiruna(?)		2		0
Fjærrtåg Narvik – Luleå/Stockholm	4	4	4,8	6
«Turisttog» Narvik – Bjørnfjell	2 (ikke grensekryssende)	2 (ikke grensekryssende)	-	8 Forlenget til Abisko
<b>SUM grensekryssende</b>	<b>29</b>	<b>41</b>	<b>41,3</b>	<b>66</b>

Forklaringer til tabellen:

- 1: Antall tog per dag, vardagsmedeldygn.
- 2: Antall tog per linje per dimensjonerende dag.
- 3: Basprognos i 2024. Gjæller for vardagsmedeldygn.
- 4: Prognose fra Bane NOR. Antall tog per linje per dimensjonerende dag.

## **Aktuelle problemstillinger, utredningsbehov etc.**

Det er avvik mellom prognosene vi jobber ut fra. Særskilt avviker siffrorna för kombitåg. Tillkommande kombitåg kan ge kapasitetskonsekvenser på andra platser i det svenska nätet.

Status på infrastrukturtiltakene på norsk side er uklar, og det er uklart hvor belutning om finansiering/gjennomføring ligger. På norsk side er det ingen effektmål som omhandler økt stax etc, så det er uklart hvordan/hvorfor dette prioriteres. Det gjeldende systemet for avtaler om infrastrukturutbygging mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR synes ikke å hensynta dette på en god måte.