

**Ofofbanen** er en 43km enkeltsporet, elektrifisert jernbanestrekning fra Narvik Havn til Sverige, og har Europas tyngste tog med aksellast på 31 tonn, med planer om økning til 32,5 tonn. Til tross for at den utgjør bare 1 % av Norges jernbanenett, frakter Ofofbanen over 60 % av landets gods i tonn, noe som gjør den til den mest samfunnsøkonomisk lønnsomme jernbanestrekningen i landet.



Som en del av det trans-europeiske TEN-T kjernenettverket og endepunkt i EUs ScanMed-korridor, vil en investering i dobbeltspor på Ofofbanen gi stor avkastning, med en estimert tilbakebetaling på 3,09 kroner for hver 1 krone investert.

- 46 togavganger i 2023 per dag.
- Malm og pellets vestover på Ofofbanen –  $\approx$  23 mt/år (samlet LKAB og Kaunis Iron)
- Industrimateriale østover på Ofofbanen – i overkant 653 000 tonn/år (samlet LKAB og Finnfjord)
- Fersk fisk sørover via Sverige – cirka 240 000 tonn/årlig med omsetningsverdi for laks i størrelsesorden 25 mrd. NOK.
- Dagligvarer, medisiner, elektronikk, biler, post, maskiner, papir, byggematerialer nordover via Sverige.
- Person- og turisttrafikk.
- Transitttransport øst-vest av allierte styrker, militært utstyr og materiell (tunge og spesielt tunge materielle), personell, forsyning og forsterkning.
- Operatører: CargoNet (ARE-tog), DB Schenker (NRE-tog), Malmtog, Vy, Arctic Train og forsvaret.

**Økende behov på Ofofbanen blant eksisterende brukere:** Ofofbanen har i 120 år fraktet jernmalm til verdensmarkedene. Fra 2012 til 2022 økte malmtrafikken med 30 %, og LKAB frakter i dag 20-21 mt/ årlig med 10-12 tog per retning daglig. LKAB forventer en langsiktig produksjonsøkning på 10-50 %, men Ofofbanens kapasitet er allerede under press. Kaunis Iron frakter 2,1 mt/år, med planer om økning til 3,2 mt/år innen 2027 med 4 tog daglig per retning. Eksporten fra Nord-Norge har tredoblet seg de siste 10 årene, med 240 000 tonn sjømat sendt på Ofofbanen i 2022. Kapasitetsutfordringer fører til økt veitransport, særlig for sjømat. Ofofbanen er avgjørende for forsyninger til Nordland, Troms og Finnmark, hvor aktører som Posten Bring, Rema, Coop og Asko er avhengige av en stabil transportlinje for dagligvarer og andre nødvendigheter som befolkning i hele landsdelen i nord trenger.

**Nye varestrømmer på Ofofbanen** øker behovet for transportkapasitet. Viscaria AB i Kiruna vil fra 2026 sende ett malmtog daglig og to kobbertog ukentlig til Narvik. Jokkmokk Iron AB starter i 2027 med malmproduksjon på 2,7 millioner tonn årlig, noe som gir 2 - 4 tog daglig innen 2030. Et pelletsverk i Narvik vil kreve tre tog daglig fra 2030. Karbonfangst (CCS) gjennom Narvik vil generere inntil fem tog ukentlig fra Sverige og Finland som kan sende CCS, mineraler og annet gods innen samme periode.

**Behov forsvaret og allierte styrker:** For å sikre god beredskap, trygghet og sikkerhet må infrastruktur for transport og logistikk styrkes i fredstid for å garantere forsyningssikkerhet i krisesituasjoner. Norge er et viktig transittland for allierte styrker, med Narvik Havn og Ofofbanen som strategiske logistikkkorridoren for både Nord-Norge og NATO-landene Sverige og Finland. Forsvaret trenger effektive intermodale løsninger for rask omlastning av utstyr og personell. Rundt 80-85 % av allierte forsterkninger vil ankomme sjøveien til nord og Narvik, for videre transport på vei i Nord-Norge og på bane til Sverige og Finland. Dobbeltspor på Ofofbanen er derfor avgjørende for effektiv militær transport og beredskapssamarbeidet mellom de nordiske landene. Beredskapsbehovet må innlemmes i NTP, da Norges nasjonale sikkerhet står på spill. Med 85-90 % av Norges transportinfrastruktur allerede i bruk av næringslivet, vil Forsvarets økende behov belaste denne ytterligere. Behovet forventes ikke å gå ned, og det vil kreves et sivil-militært samarbeid for å utvikle mulighetene for både industri og næringsliv som igjen vil kunne støtte infrastruktur til forsvaret i landet vårt.