

Status Ofotbanen og Nordlandsbanen

Thor Brækkan, regionedirektør
Drift og vedlikehold, Region Nord

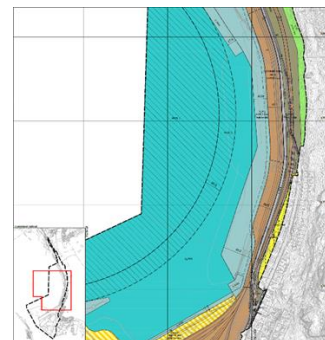
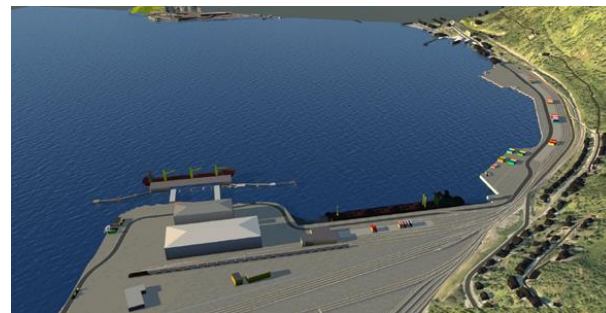


Narvikterminalen – gods og malm



Narvikterminalen – Terminal Nord

- Reguleringsplan utarbeidet av Narvik Havn, Narvikgården og Bane NOR.
- To nye spor – lastespor og parkeringsspor.
- Inkluderer også nytt kryssingsspor mellom Narvik stasjon og Narvikterminalen.
- Bane NOR har gitt innsigelse til rekkefølgekrav vedrørende bygging av gang og sykkelvei. Innsigelsen ennå ikke avklart.



Narvikterminalen – Hensettingsspor på «Terminal Nord».

- Behov for økt kapasitet for hensetting på Narvikterminalen.
- Bygging av to nye spor på nordre del av Terminal Nord gir 574 m økt kapasitet for parkering av vogner.
- Sporene tatt i bruk 1. april 2025.
- Det ses på mulighet for ytterligere utvidelse av kapasiteten med forlengelse av sporene mot nord.

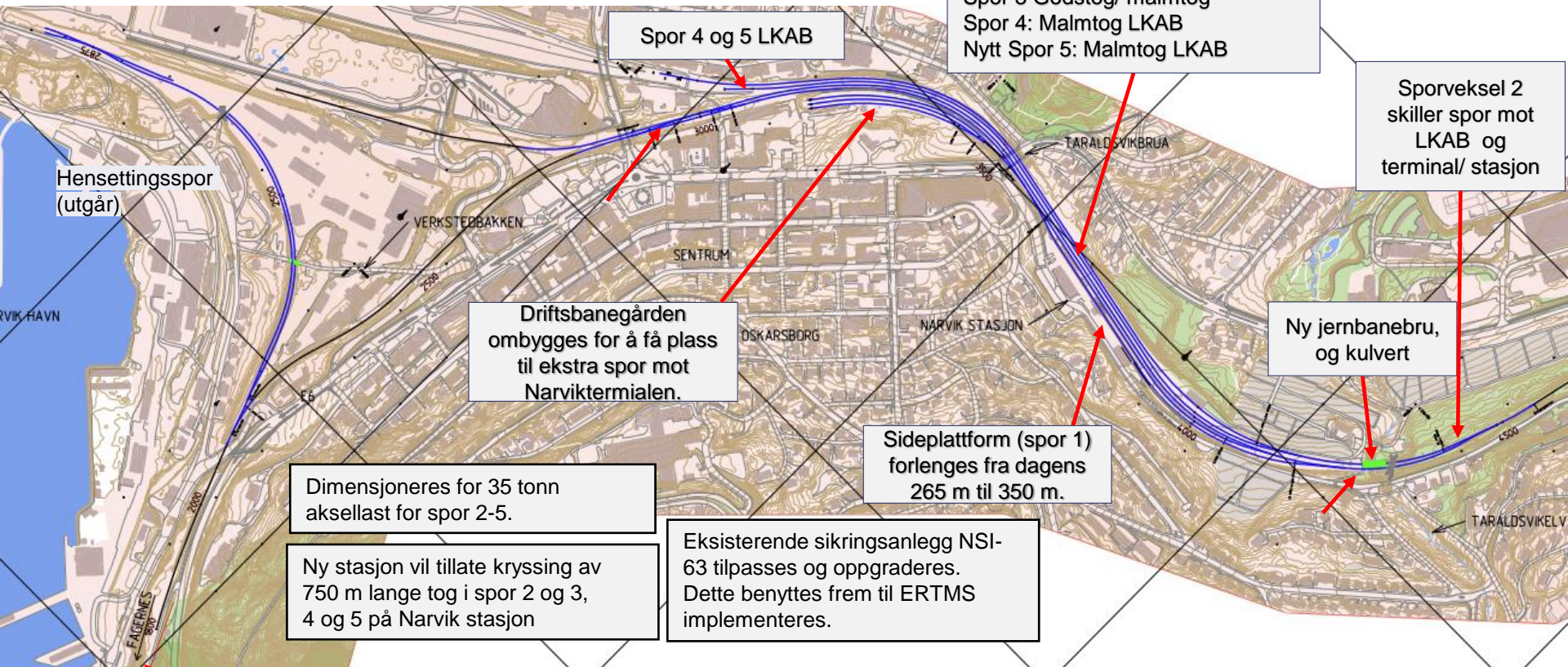


Narvik stasjon – økt kapasitet

- Lengre kryssingsspor og separering av trafikk til LKABs terminal.
- Bygging (forberedende arbeider og konstruksjoner) startet høsten 2022.
- Økte kostnader medførte at prosjektet ble utsatt med ett år.
- Kontrakt jernbanetekniske arbeider inngått januar 2025.
- Kostnad 869 MNOK (P50-2024 kroner)
- Tas i bruk høsten 2026.



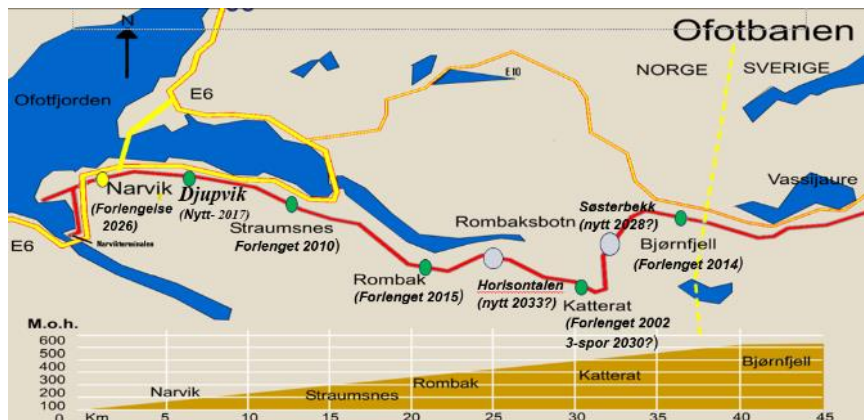
Narvik Stasjon – et stort prosjekt.



Tiltak for økt kapasitet på Ofotbanen

- Utredning - Økt kapasitet Ofotbanen februar 2023.
- Tiltak; Nye kryssingsspor på Søsterbekk og Horisontalen, tredje spor på Katterat, samt økning av aksellast til 32,5 tonn.
- Omtalt i NTP 2025-2036.

Videre kan det bli aktuelt å øke kapasiteten på Ofotbanen og legge enda bedre til rette for malmtransporten og persontrafikken. Viktige tiltak for å få til dette er å bygge nye kryssingsspor som Søsterbekk, Horisontalen og Katterat, og tiltak for å øke aksellasten fra 31 til 32,5 tonn. Det vil også vurde-

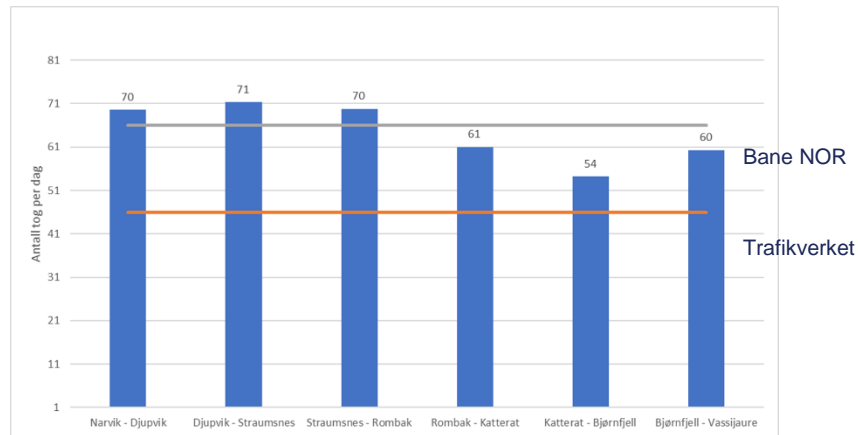


Trafikkprognoser 2040 Narvik-Kiruna

| Train | 2021: Trafikverket | 2021: Bane NOR |
|---------------|-----------------------|-------------------|
| Malm | 31 | 34 |
| Gods | 10 | 18 |
| Person | 4 | 14 |
| Totalt | 45 | 66 |

I dag er kapasiteten omtrent den samme på norsk og svensk side.

Foreløpig er det ikke planlagt større kapasitetsøkende tiltak på strekning Riksgränsen-Kiruna ut over økt aksellast 32,5 tonn.



Jernbanedirektoratet: Kapasitet på strekninger mellom stasjoner på Ofotbanen



Arctic Train på Rombak stasjon .

Søsterbekk – status

- Teknisk hovedplan godkjent.
- Arbeid med detaljplan pågår.
- Forslag reguleringsplan oversendt Narvik kommune i desember 2024.
- Forventer planvedtak tidlig høst 2025.
- Planlagt byggestart 2026 hvis finansiering er klar.
- Kan tas i bruk høsten 2028.

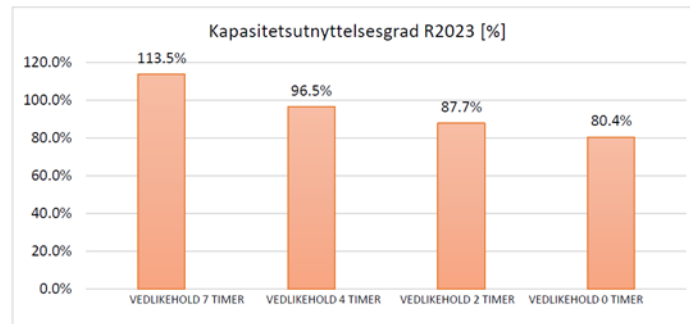


Øvrige tiltak for økt kapasitet – status

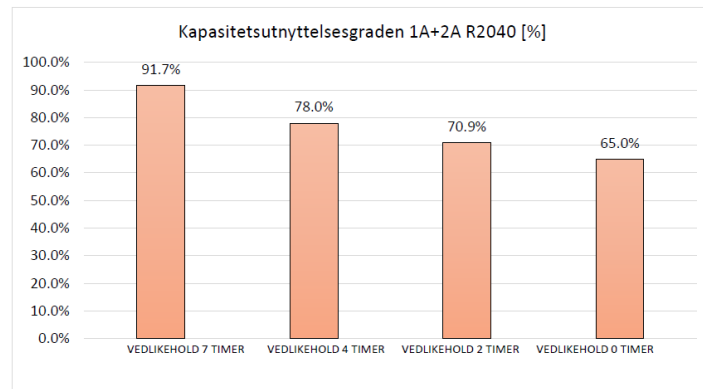
- Planlegging av alle tiltakene pågår.
- Katterat – tredje spor og ny plattform.
 - Planlegger for bygging 2030-31
- Horisontalen kryssingsspor
 - Planlegger for bygging 2031-2033
- Økt aksellast 32,5 tonn
 - Ny overbygning (skinner/sviller) for 35 tonn aksellast er godkjent.
 - Ved årlig bytte av sviller benyttes ny type.
 - Økt aksellast forventes å kunne tas i bruk i 2029/2030.

Kapasitetsutnyttelse etter nye tiltak

- Økt trafikk fra 46 til 66 tog pr. døgn.
- Vedlikehold krever sportilgang og reduserer kapasiteten i perioder.
- Nye tiltak medfører at kapasitetsutnyttelsen blir akseptabel også med sportilgang for vedlikehold.
- Bør bli behov for færre uker med 7 timer sammenhengende vedlikehold etter 2030 når sporet er oppgradert med ny overbygning.

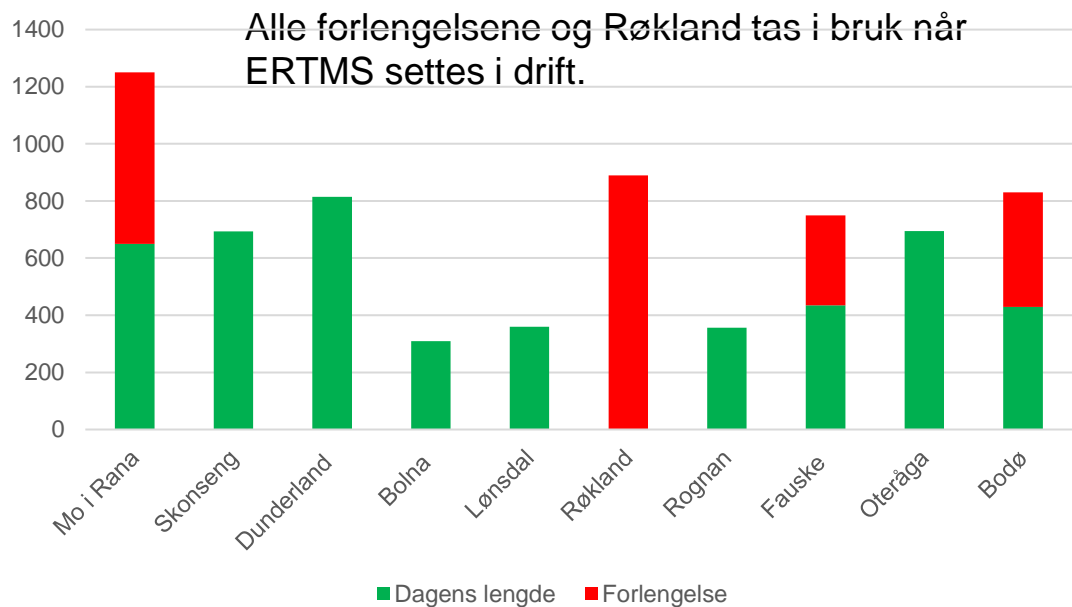


Figur 0-4: Kapasitetsutnyttelsesgraden for ruteplanen i 2023 ved ulike vedlikeholdsintervaller



Figur 0-6: Kapasitetsutnyttelsesgraden for alternativ 1A + 2A ved ulike vedlikeholdsintervaller

Kryssingsspor Mo i Rana – Bodø status



Avstand Dunderland-Røkland 90,9 km

Avstand Røkland-Fauske 40,3 km.

Behov for nytt kryssingsspor på Saltfjellet.



Mo i Rana sett mot nord.



Røkland kryssingsspor sett mot nord

Sukkertoppen kryssingsspor

- Del av *Effektpakke 14 kombitransport gods*. Kalles *Effektpakke 21* i NTP 25-36, tilbudsforbedring med oppstart i 2. seksårsperiode.
- Dimensjoneres for 600 m lange godstog – gir et ca. 1000 meter langt kryssingsspor. Behov for snøoverbygg ved sporveksler.
- Tilpassing til snøforhold og konsekvenser for reindriften sees på som de største utfordringene for å få realisert prosjektet.
- BN varslet oppstart av planarbeid på Sukkertoppen april 2024 – mottok innspill om å vurdere andre lokaliteter da Sukkertoppen området er viktig for friluftsliv og reindrift, og grenser til naturreservat i fyllingsfoten på eksisterende bane.



Spor ved Sukkertoppen, foto Knut Runningen BN

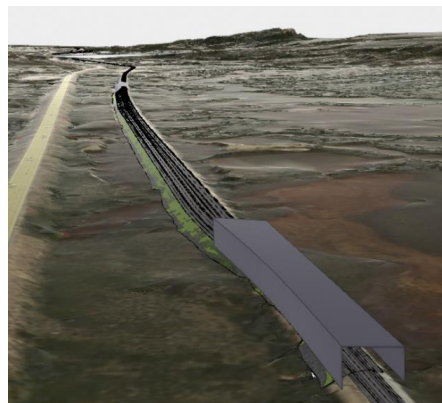
Sukkertoppen kryssingsspor – Nordlandsbanen

- Bane NOR har vurdert 4 alternativer i en silingsprosess. Anbefaling: Sukkertoppen og Reinshågen utredes videre.
 - Reinshågen ligger ved Semska på Saltfjellet, ca. 5 km. nord for Sukkertoppen
- Utarbeides hovedplan, og reguleringsplan med planprogram og konsekvensutredning.
- Hovedplan skal anbefale ett av alternativene.
- Planlagt framdrift:
 - Hovedplan/anbefaling høsten 2025
 - Planvedtak i 2026
- Veien videre avhenger av valgt løsning, beslutning om videre planarbeid og investeringsbeslutning.
 - Ibruktakelse 2029



Reinshågen:

- Omlegging av ca. 1,6 km. med eksisterende spor
- Nytt spor og kryssingsspor legges i en tunnel på ca. 950 m.
- Cut-and-cover tunnel; betongkonstruksjon dekkes til med løsmasser
- Fungerende kryssingspunkt for rein, vilt og friluftsliv
- Kryssingsspor, ventende tog og sporveksler beskyttet mot vær og vind



Sukkertoppen:

- Spor i dagen, ca. 1000 m.
- 2 snøoverbygg på ca. 100 m.
- Reindrift: «svært negativt»
- Eksponert for vær og vind - usikkerhet om vinterdrift
- Betydelig lavere investeringskostnad enn Reinshågen

Tilrettelegging av infrastruktur for nye fjerntog

- Plattformer:

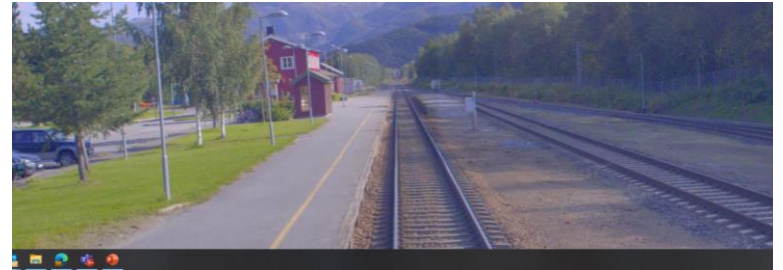
- Snåsa
- Mosjøen
- Mo i Rana
- Rognan

- Hensetting:

- Bodø

- Framdrift

- Ferdig innen nov 2029



Rognan stasjon



Mosjøen stasjon

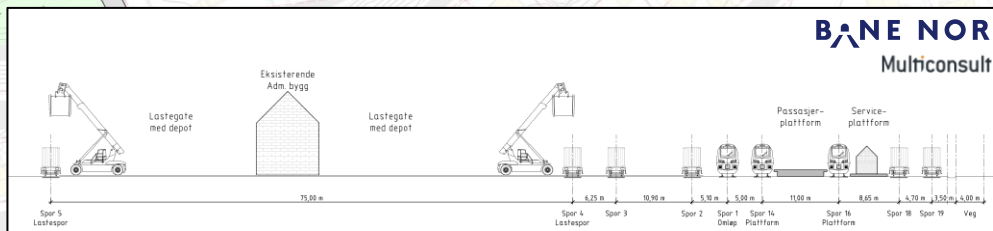
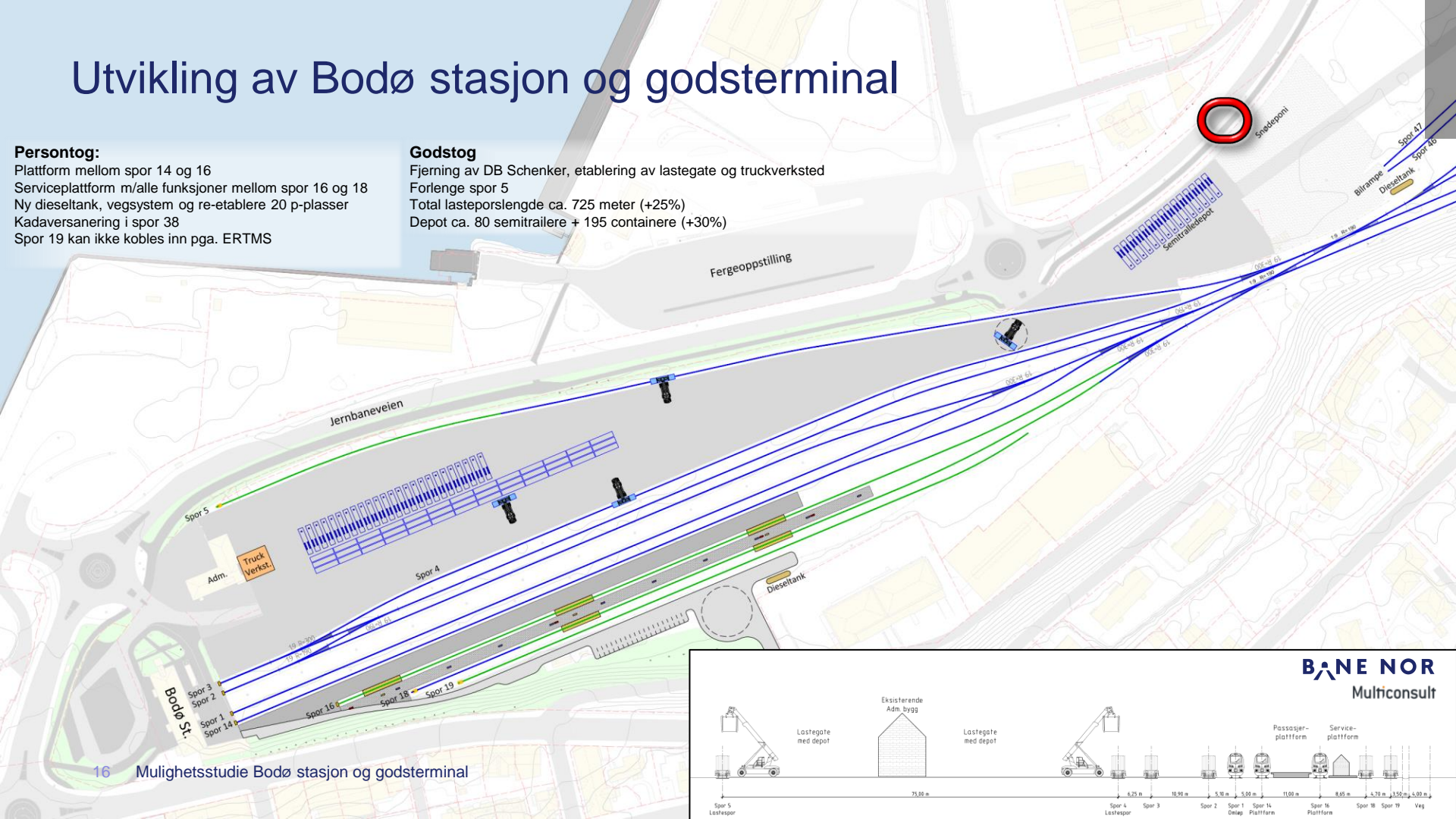
Utvikling av Bodø stasjon og godsterminal

Persontog:

- Plattform mellom spor 14 og 16
- Serviceplattform m/alle funksjoner mellom spor 16 og 18
- Ny dieseltank, vegsystem og re-etablere 20 p- plasser
- Kadaversanering i spor 38
- Spor 19 kan ikke kobles inn pga. ERTMS

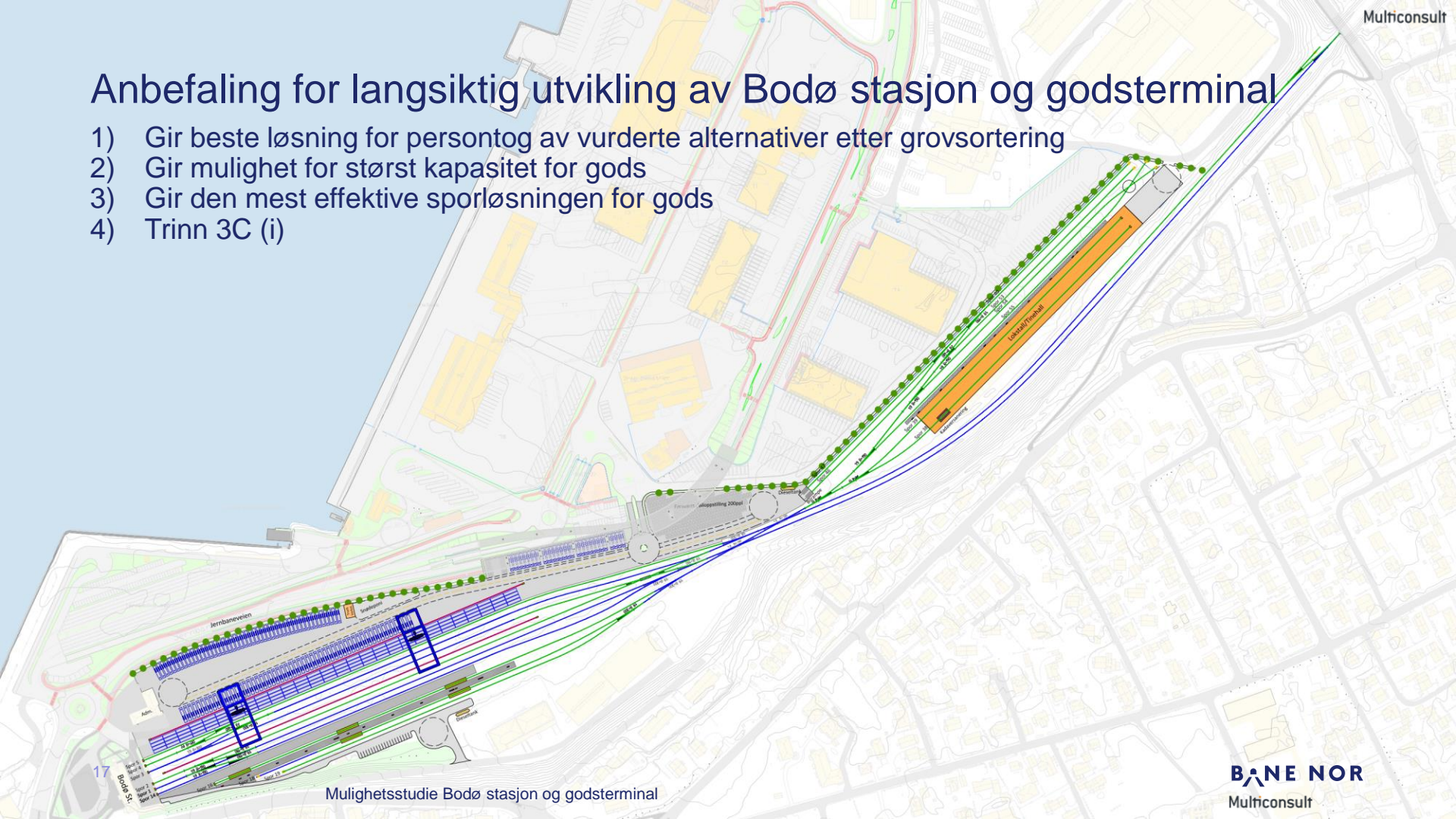
Godstog

- Fjerning av DB Schenker, etablering av lastegate og truckverksted
- Forleng spor 5
- Total lasteporslengde ca. 725 meter (+25%)
- Depot ca. 80 semitrailere + 195 containere (+30%)



Anbefaling for langsiktig utvikling av Bodø stasjon og godsterminal

- 1) Gir beste løsning for persontog av vurderte alternativer etter grovsortering
- 2) Gir mulighet for størst kapasitet for gods
- 3) Gir den mest effektive spurløsningen for gods
- 4) Trinn 3C (i)





Hvordan forhindre ras og skred?

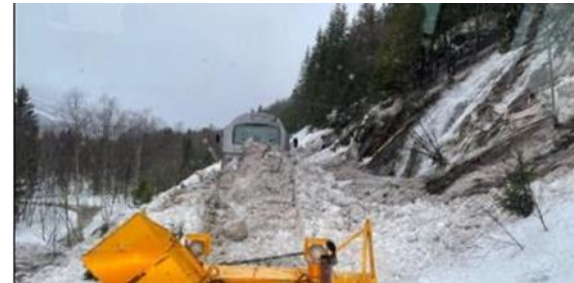
- Kontroll på vannet.
- Sikring av tunneler, fjellskjæringer og fjellskråninger.
- Stabilisering av skråninger og fyllinger.
- Periodiske kontroller.
- Tiltak ved ugunstige vær-situasjoner.



Ras Rognan-Fauske januar 2002.



Ras km 430,1 den 21.04.2018



Ras km 544,4 den 25.01.2023

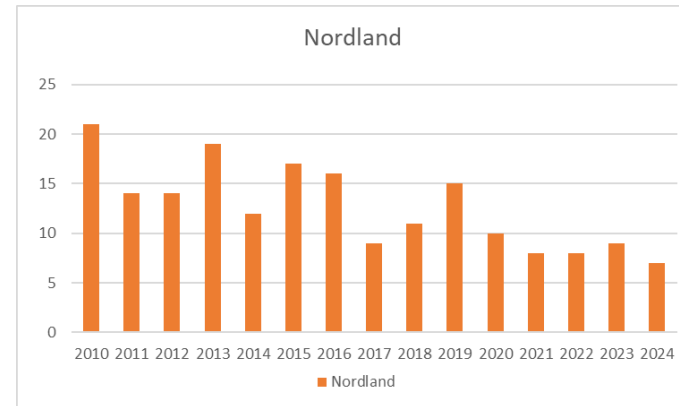
Tiltak som gir effekt

Det er gjennom de siste 10-15 år gjort systematisk kartlegging og gjennomført en rekke tiltak for å gjøre Nordlandsbanen mer robust mot ras og flom;

- Omfattende kartlegging av forhold knyttet til ras/skred og flom.
- Rensk av grøfter langs sporet og erosjonssikring av bekker.
- Bytte av dårlige stikkrenner og/eller stikkrenner som har for liten kapasitet.
- Stabilisering av løsmasser i skjæringer og fyllinger.
- Fjellsikring og utvidelse av fjellskjæringer.
- Brukt ca 800 MNOK i perioden 2015-2024.
- **Fortsatt stort behov for tiltak i årene framover!**

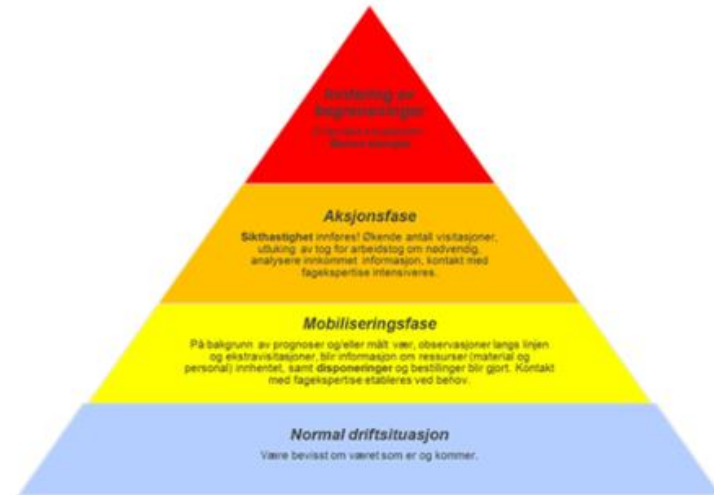


Rassikring Almlibergan



Beredskap ved ugunstige vær-situasjoner

- Egen døgnkontinuerlig vaktordning med «Værvakter» med ansvar for definerte strekninger.
- Tre beredskapsnivåer;
 - «Gul» - Mobiliseringsfase.
 - «Oransje» - Aksjonsfase – visitasjoner, nedsatt hastighet mv.
 - «Rød» - strekninger stenges



Når stenger vi? Vanskelige vurderinger!

- Mer regn, spesielt om vinteren gjør vurderingene mer krevende.
- Uke 3 og 4 var svært utfordrende!
- Flere farevarsler; nedbør, jordskredfare, snøskredfare.
- Høy vannmetning i jorda pga mye nedbør siden høsten 2024, ikke tele i jorda.
- Flere delstrekninger stengt fra mandag 13.1. Åpning av noen delstrekninger med oransje eller gul beredskap ut over uka.
- Få hendelser.
- Strekningen Majavatn-Mosjøen skulle åpne om kvelden 19.1, men ras utløst ved passering av arbeidsmaskin sør for Mosjøen medført at åpning først skjedde 24.1.



Ras km 386,78 den 19. januar 2025

Takk for oppmerksomheten.

