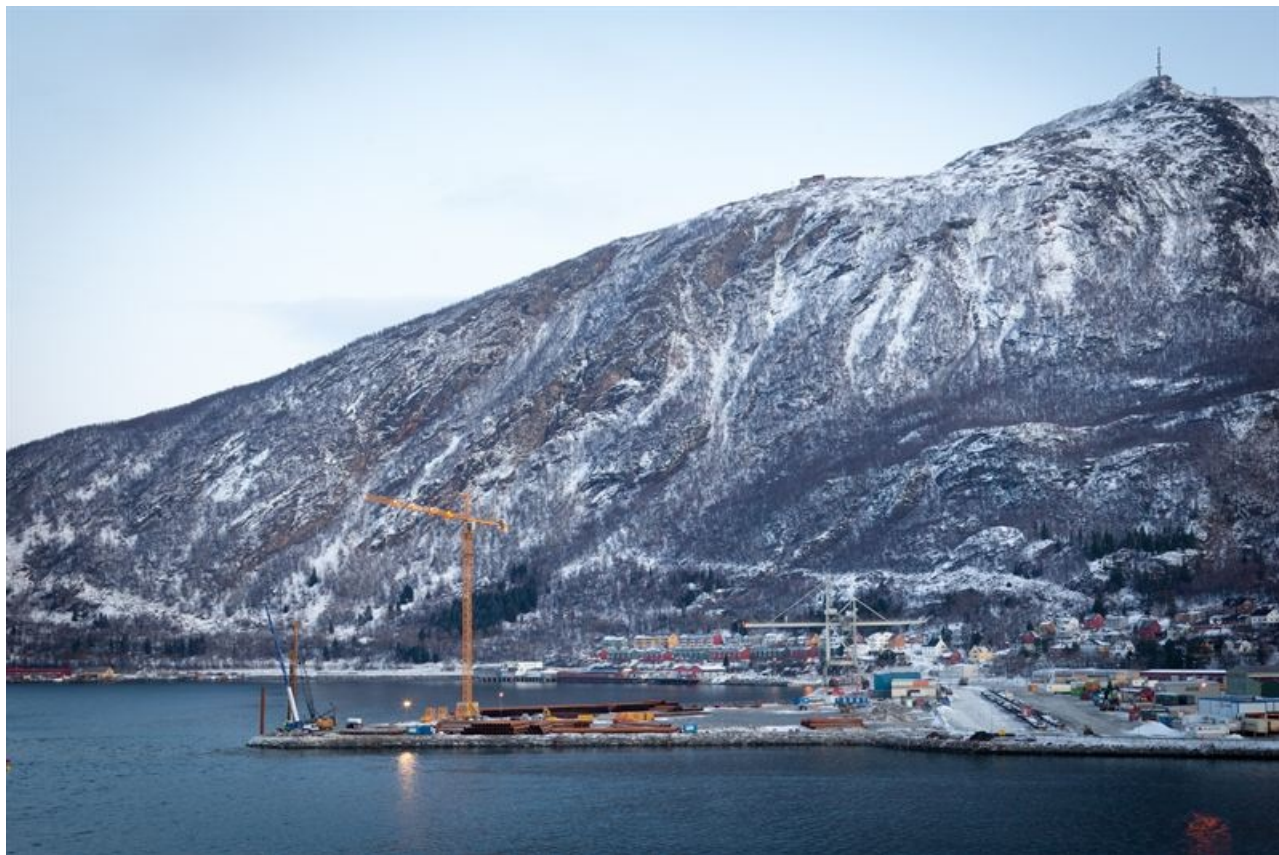


Peab bygger infrastruktur i nord

Den nye Fagernesterminalen, og jernbanelinja som forener den med Ofotbanen, vil bidra til bedre infrastruktur og flere nye arbeidsplasser i nord.



Da solcelleselskapet REC la ned virksomheten de hadde i Narvik i vår forsvant flere arbeidsplasser. Når den nye Fagernesterminalen og Fagerneslinja står klare vil det gi et løft for infrastrukturen i nord, og gjøre det mer attraktivt for nysatsinger i området.

Formålet med utbyggingen er å øke kapasiteten på eksisterende godsterminal, samt å legge til rette for midlertidig malmeksport over terminalen. Gruveaktøren Northland Resources skal benytte terminalen til midlertidig malmhavn i inntil ti år. For å klare dette må den eksisterende terminalen bygges om, og Fagerneslinja må oppgraderes til 30 tonn aksellast.

Skaper flere arbeidsplasser

Det er entreprenørselskapet Peab som står for både utbyggingen av den nye Fagernesterminalen og forberedende arbeider på Fagerneslinja i Narvik. Terminalen skal stå klar 2013 og bestå av kai, en lossestasjon for jernbanevogner, et lagerbygg, fundament for et avisningsbygg, samt fundamenter for fasiliteter for lasting på fartøy. Byggearbeidene i seg selv har skapt flere nye arbeidsplasser nord.

– Oppdraget skaper en hel del arbeidsplasser i området, samt ekstra skatteinntekter. Vi samarbeider med mange lokale aktører, og har ansatt en del folk lokalt. Samtidig leier vi husvære og handler mat til medarbeidere som jobber på prosjektet. Summen av dette er at vi legger igjen ganske mange penger under byggingen, sier Johan Hansson, avdelingssjef Nord i Peab.

Peab har i to år samarbeidet med Northland Resources ved gruen i Kaunisvaara i Sverige, med ansvar for markavdekning, logistikk og et anrikningsverk. Samarbeidet har bidratt til rundt 400 nye arbeidsplasser innen Peabkonsernet i Sverige og Norge.

Størst andel av godstrafikken

Fagerneslinja er en del av Ofotbanen, der hoveddelen av trafikken er malmtog som kommer fra gruene i Kiruna. Det transporteres 15,9 millioner tonn gods per år på Ofotbanen, og det er mer enn all annen godstrafikk med jernbane i Norge tilsammen.

En oppgradering av aksellasten på Fagerneslinja vil gjøre at tyngre godstrafikk lettere kan transporteres mellom Ofotbanen og den nye Narvikterminalen. Aksellast sier noe om tyngden på det materiellet som skal kjøre på jernbanesporet. Variasjon i aksellast på ulike baner gjør at godset må lastes om når det skal over på en bane med lavere aksellast. I Norge har banene generelt en aksellast for godstog på mellom 20,5 og 22,5 tonn, unntatt Ofotbanen som har aksellast på 30 tonn.

Utnytter kompetansen på tvers av Peab

Samarbeidet med Northland Resources viser hvordan Peab håndterer større prosjekter og forener kompetansen innen bygg, anlegg og industri i både Norge og Sverige. Dårlig tid er en utfordring for prosjektet, men det er løst ved hjelp av arbeid i en 14/14 skiftordning (to uker på, to uker av). ■

– Dette gir 20-25 prosent bedre utnyttelse av arbeidsuken, sier Hansson, og legger til at Peab også har tilrettelagt for å tåle endringer tett opptil utførelse.

Fordi prosjekteringen pågår parallelt med byggingen må vi være forberedt på det, sier han.

For mer informasjon, kontakt:

Line Fredriksen

Peab AS

Direktør komm./samfunnskontakt

Mobil: 47 913 62 254

Besøksadresse: Sørkedalsveien 150 A, 0754 Oslo

Postadresse: Postboks 2909 Solli, 0230 Oslo

Sentralbord: 47 23 30 30 00 Faks: 47 23 30 30 01