

Saksbehandler
Bo Krogvig

Det Konglige Norske
Samferdseldepartement

Kopi til

Høring. Grunnlagsdokument Nasjonal Transportplan 2018 - 2029.

Det vises til «Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029,» som ble presentert for Samferdselsdepartementet den 29. februar 2016, og til den pågående høringsprosessen med frist 1. juli 2016. LKAB ønsker med dette å gi sitt innspill Samferdselsdepartementets og regjeringens videre arbeid med nasjonal transportplan 2018-2029.

LKABs hovedprioriteringer: Økt kapasitet på Ofotbanen

- Tillate å øke maksimal aksellast fra 30 tonn til 32,5 tonn på eksisterende banemateriell på Ofotbanen umiddelbart, og legge 35 tonns aksellast til grunn for fremtidige investeringer.
- Starte utbygging av dobbeltspor på Ofotbanen på norsk side alt i første del av planperioden.
- Undersøke sammen med den svenske staten om det er mulig å etablere et norsk-svensk statlig selskap for finansiering (etter mønster fra Öresundbroen) – alternativt et OPS-prosjekt, utbygging og drift av Ofotbanen/Malmbanan.
- Kjøreveisavgifter på Ofotbanen må utformes nøytralt, slik at all trafikk avgiftsbelegges for marginalkostnad ved bruk.
- Innføringen av det standardiserte signalsystemet ERTMS på Ofotbanen må synkroniseres og samordnes med det svenske Trafikverkets planer på Malmbanan, og utbyggingen må skje slik at det ikke er til hinder for normal trafikkavvikling.

LKAB har siden begynnelsen av 1900-tallet fraktet jernmalm og senere pellets fra våre gruver i Nord-Sverige, via Ofotbanen og Narvik havn, og videre ut til verdensmarkedet. Gjennom vår virksomhet har vi bidratt til verdiskaping, sysselsetting og bosetting i Narvik og Ofotenregionen. Selv om verden, industrien og kommunikasjonsveiene har forandret seg gjennom mer enn 100 års utvikling, vil forbindelsen Kiruna – Narvik også i fremtiden være LKABs viktigste vei ut til markedet. Derfor er vi opptatt av at

Saksbehandler
Bo Krogvig

regjeringen i Nasjonal transportplan 2018-2028 følger opp og forsterker de forslag til prioriteringer og forslag til utbedring av Ofotbanen som Jernbaneverket foreslo i grunnlagsdokumentet.

LKABs viktigste anliggende er spørsmålet om Ofotbanens kapasitet. Alt i dag er denne banestrekningen den som fører mest gods i Norge, til tross for at lengden på den norske siden av grensen er beskjedne 42 kilometer. Fra å være en banestrekning med malmtog og persontog, er Ofotbanen i dag en betydelig godsåre for et mangfold av aktører, og bidrar til verdiskaping og konkurransekraft for sjømatnæringen, detaljvarehandelen, mineralindustrien, og flere andre – i tillegg til malmindustrien. Mange aktører signaliserer også at de vil øke sin bruk av Ofotbanen som miljøvennlig godsåre, dersom kapasiteten økes og risiko ved manglende punktlighet reduseres.

I etatenes arbeid med grunnlagsdokumentet for Nasjonal Transportplan 2018-2029 ble det lagt retningslinjer om at prosjekter med samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal prioriteres. I Kapasitetsutredningen fra juni 2014 (Jernbaneverket og Trafikverket) pekes det for Ofotbanens anliggende på at «Kapasitetsutvidelse [-n er sannsynligvis et av Nordens mest lønnsomme jernbaneprosjekt og bør gjennomføres.]»

LKAB vil i årene som kommer øke sine adganger fra ca. 10 per dag til 13 - 14 per dag. I tillegg til våre planer om utvidet bruk av banen planlegger også sjømatindustrien, dagligvareindustrien og annen industri for større utnyttelse. I etatenes grunnlag for Nasjonal transportplan 2018-2029 pekes det på at det frem mot 2040 ventes en økning i volumene for alle bruksformer på Ofotbanen: Malmtog, godstog og persontog. Videre pekes det på at krysningssportiltak alt i 2020 vil være utilstrekkelig for dekke det kommende behovet. Et dobbeltspor på Ofotbanen må derfor prioriteres, for å sikre de kommende transportbehovene.

For LKAB er det to forhold som er viktig, som kan møte kapasitetsbehovene på både kort og lengre sikt: Gjennom å øke øverste grense for aksellast fra 30 tonn til 32.5 tonn i eksisterende baneinfrastruktur, vil LKAB kunne dekke et kortsiktig behov for banekapasitet. I grunnlagsdokumentet for Nasjonal transportplan foreslår etatene at et nytt spor – dobbeltspor – bygges for 40 tonns aksellast. LKAB mener det er tilstrekkelig med 35 tonns maksimal aksellast, men forutsetter da at eksisterende spor også oppgraderes tilsvarende.

Saksbehandler
Bo Krogvig

Den andre hovedprioriteringen som er viktig for LKAB er å forsere planene om dobbeltspor. I grunnlagsdokumentet for Nasjonal transportplan 2018-2029 legges det opp til en statlig delfinansiering av dobbeltspor i siste halvdel av planperioden. LKAB mener det er behov forsere prosjektene gjennom å flytte noe av investeringsmidlene til første del av planperioden. Videre er det nødvendig for LKAB og annen industri som i dag benytter Ofotbanen, og planlegger økt bruk i fremtiden, at norske og svenske myndigheter kommer til enighet om hvordan begge lands planer og ambisjoner for dobbeltspor på Ofotbanen og Malmbanan best kan realiseres.

LKAB foreslår i den forbindelse at det tas et initiativ fra regjeringene i Norge og Sverige for å undersøke om det er mulig at det enten etableres et norsk-svensk mellomstatlig selskap etter modell av Øresundbroen, eller et OPS-selskap for utbygging av dobbeltspor. Gjennom dette vil baneeiernes kunder være hhv. Jernbaneverket og Trafikverket, og hvor transportørene finansierer disse med ordinære kjøreveisavgifter.

Det er viktig for LKAB at kjøreveisavgiftene har en nøytral profil, hvor all trafikk avgiftsbelegges for marginalkostnad ved bruk.

I etatenes plangrunnlag legges det opp til at det felles-europeiske signalsystemet ERTMS skal etableres på Ofotbanen. LKAB støtter dette, men påpeker at det er viktig at innføringen av ERTMS synkroniseres og samordnes med det svenske Trafikverkets planer for det samme på Malmbanan. Innføringen av ERTMS på nye linjer har ikke skjedd uten problemer. Før dette implementeres bør det derfor gjøres en felles risikovurdering, der norske Jernbaneverket, det svenske Trafikverket, LKAB og muligens andre operatører er involvert. Innføringen bør ikke skje før 2022, og må tilpasses tidsmessig slik at det ikke er til hinder for normal trafikkavvikling på Ofotbanen. Innføring av ERTMS før 2022 vil påvirke vår virksomhet.

Med vennlig hilsen

LOUSSAARA-KIIRUNAVAARA AKTIEBOLAG (publ.)

Jan Moström Markus Petäjäniemi
Administrerende direktør Direktør Salg og logistikk