



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Norjan Valtioneuvosto

Pohjoismaiden neuvosto
DK-1061 København K

Viitteenne

Viitteemme
10/859

Päivämäärä
25.4.2012

Pohjoismaiden neuvoston kysymys Kiirunan ja Narvikin välistä rataosaa koskevista rajaesteistä

Viitaaamme Pohjoismaiden neuvoston kirjalliseen kysymykseen E2/2012 Kiirunan ja Narvikin välistä rataosaa koskevista rajaesteistä ja kapasiteettiongelmista.

Norjan hallitukselta kysyttiin seuraavaa:

- Onko hallituksella toimintasuunnitelmaa työlle Kiirunan ja Narvikin välistä rataosaa koskevien rajaesteiden vähentämiseksi?

Liikenneministeriön vastaus:

Liikenneministeriön mukaan Kiirunan ja Narvikin välisten rajaesteiden vähentämiseksi on useita konkreettisia toimia. Alla esitellään niistä tärkeimpiä:

Kaivosyhtiö LKAB on varoittanut malmiliikenteensä lisääntyvän merkittävästi vuonna 2010 kuljetetusta 17 miljoonasta tonnista noin 28 miljoonaan tonniin vuonna 2015. Lisäksi Northland Resources (NRAB) suunnittelee malmin kuljettamista Narvikista Ofotbanen-radalla jo vuodesta 2013 lähtien. Myös muut yritykset ovat olleet kiinnostuneita. Mikäli Ofotbanen-radan kapasiteettia ei lisätä, se saattaa ylikuormittua vuoden 2015 paikkeilla. Nykyään etenkin yli 500-metriset junat hyödyntävät paljon Ofotbanenin kapasiteettia. Norjan kansallisen liikennesuunnitelman 2010–2019 ensimmäisellä nelivuotiskaudella (2010–2013) ei ole kohdennettu varoja suuriin Ofotbanen-radan kapasiteetin lisäämistoiimiin. Ajankohtaisiksi kapasiteetin lisäämistoiimiksi arvioidaan tällä hetkellä ohitusraiteiden lisääminen tai pidentäminen (muun muassa Narvikin/Rombakin/Bjørnfjellin kohdalla) sekä yksittäiset toimet Narvikterminalin/Fagerneslinjan kohdalla. Näiden toimien kustannukset ovat useita satoja miljoonia Norjan kruunuja.

Liikenneministeriö pitää Ofotbanenin toiminnan kasvua myönteisenä. On kuitenkin vaikeaa saada aikaiseksi uusia ja laajoja investointeja, jotka eivät sisälly Norjan kansallisen liikennesuunnitelman 2010–2019 painopistealueisiin. Valtion painopisteet ja toimien rahoitus

mukailevat ajankohtaista toimintasuunnitelmaa ja budjettia. Jos kaupalliset rautatietoimijat haluavat edistää tai toteuttaa rautatieinfrastruktuurin uusia toimia omien tarpeidensa pohjalta, se voidaan toteuttaa tarkoituksenmukaisesti sopimuksilla valtiolle myönnettävästä korottomasta lainasta ja/tai investointitukea. Valtiolle myönnettävää korotonta lainaa voidaan käyttää, mikäli toimija haluaa edistää Norjan kansallisen liikennesuunnitelman painopisteisiin kuuluvaa toimea. Investointitukea voidaan käyttää uusiin toimiin, jotka eivät ole painopistealueita. Norjan ratahallinto, LKAB ja NRAB neuvottelevat valtiolla myönnettävää korotonta lainaa ja investointitukea koskevista sopimuksista tavoitteena varmistaa Ofotbanen-radan kapasiteetin lisääminen, jota yritykset pitävät välttämättömänä lähivuosina.

Direktiivin 2007/59/EY (veturinkuljettajadirektiivi) käyttöönoton myötä ruotsalaisiin ja norjalaisiin kuljettajiin ei saa enää kohdistua erilaisia vaatimuksia. Direktiivi koskee uusia kuljettajia, jotka eivät kuulu Norjan toimilupamääräyksen piiriin. Nykyisiä veturinkuljettajia koskevat määräaikaisten siirtymäsäännöt. Siirtymäkaudella veturinkuljettajilla on edelleen oltava hyväksyntä molemmissa maissa samoin kuin muilla rajatylittävillä rataosuuksilla. Ofotbanen-radalla nykyään liikennöivien junayritysten veturinkuljettajilla on toimilupa sekä Norjassa että Ruotsissa.

Euroopassa on meneillään rautatielainsäädännön yhtenäistäminen rajatylittävän liikenteen mahdollistamiseksi. Direktiivin 2008/57/EY (rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus) ja siihen liittyvien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien käyttöönoton myötä kulkuneuvon käyttöönottolupia koskevat vaatimukset liikennöintiin sekä Norjan että Ruotsin puolella tulee olla pääosin samat. Ruotsin ja Norjan säännöt on suuressa määrin yhtenäistetty. Norjan rautatievalvonta tekee yhteistyötä Ruotsin liikennehallituksen ja Suomen liikenteen turvallisuusviraston kanssa junamateriaalin hyväksymisen lupaprosessin yhtenäistämisen parissa.

Euroopan tutkimusalueen yhteistyön puitteissa laaditaan viiteasiakirjaa, johon kootaan kaikki kansalliset tekniset vaatimukset. Tämän osuuden erilaisista GSM-R-ratkaisuista on keskusteltu, mutta Ruotsi tekee yhtenäistämistyötä Euroopan yhtenäisen standardin noudattamiseksi. Norja noudattaa jo tätä standardia myös Ofotbanen-radan osalta. Sähkönjakelu on erittäin samanlaista Norjassa ja Ruotsissa. Sähkön takaisinsyöttö on nykyään sallittua Ofotbanen-radalla ja muun muassa LKAB:n uudet IORE-veturit voivat hyödyntää sitä.

Norjan liikenneministeriö ja Ruotsin liikennevirasto ovat tehneet joitakin vuosia yhteistyötä Ofotbanen-radan henkilöliikennetarjonnan parissa. Henkilöliikennepalvelu hankitaan toimittajalta, joka toimittaa yhtenäisen henkilöliikenneyhteyden Tukholmasta ja Göteborgista aina Narvikiin.

Norjan kansallista liikennesuunnitelmaa tarkistetaan joka neljäs vuosi. Liikenneministeriö työstää hallituksen esitystä Norjan kansallisesta liikennesuunnitelmasta vuosiksi 2014–2023, ja se on tarkoitus esitellä keväällä 2013. Siinä arvioidaan uudestaan Ofotbanen-radan kehitystarvetta.

Terveisin
Magnhild Meltveit Kleppa

Kopio:

Norjan ratahallinto
Norjan rautatievalvonta