



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Utenriksdepartementet
Postboks 8114 Dep
0032 OSLO

Deres ref.

Vår ref.
12/1316

Dato
19.09.2012

Svar på skriftlige spørsmål fra Nordisk Råd

Nordisk råds medlemmer Torstein Rudihagen (A) og Torgeir Trældal (Frp) har stilt tre spørsmål til de nordiske regjeringer.

Spørsmål E8/2012 er stilt til den norske, svenske, finske og danske regjering. Spørsmål E9/2012 til den norske, svenske og finske regjering. Spørsmål E10/2010 til den norske og svenske regjering. Utenriksdepartementet har bedt Samferdselsdepartementet om å samordne svarene til Nordisk ministerråd.

Spørsmål E9/2012

Foreligger det planer om utbygging og utvidelse av togforbindelsen i nordområdene for å servisere den voksende gruvevirksomheten?

Den norske regjering har følgende svar:

Som ledd i det pågående arbeidet med Nasjonal transportplan 2014-2023 har transportetatene gjennomgått behovet for transportinfrastruktur i Nordområdene.

Jernbanetransport har en betydelig markedsandel på de lange transportene mellom Østlandet og Nord-Norge. For at jernbane fortsatt skal kunne spille en sentral rolle i godstransporten mellom landsdelene er det behov for å utvikle Nordlandsbanen og Ofotbanen. Narvik er en særlig viktig transitthavn for jernmalm fra Sverige og Finland. Malmaktørene har økt sin produksjon og har ytterligere planer om økning. Dette medfører at Ofotbanen må forsterkes og utvides for å kunne ta i mot større transportmengder. Det foreligger ulike innspill eller initiativ til framtidige nye banestrekninger som løsning på transportbehovene i landsdelen.

På kort sikt er det LKABs virksomhet i Kiruna som utfordrer Ofotbanens kapasitet. LKAB ønsker å kjøre inntil 750 m lange tog. Dette stiller krav til lengde på kryssingsspor. I 2010 åpnet et forlenget Straumsnes kryssingsspor. Planlegging av forlenging av Bjørnfjell, Rombak og Narvik kryssingsstasjoner pågår, i tillegg til en effektiviserings- og moderniseringsplan for Narvikterminalen. Det er også på gang oppgradering av banestrømforsyning og fjernledning.

Jernbaneverket har i tillegg tillatt malmoperatøren Northland Resources AB (NRAB) å omlaste malm fra tog til båt på Narvikterminalen. Fra Kaunisvaara ved Pajala i grenseområdet mellom Finland og Sverige har NRAB planer om å utvinne 4 millioner tonn malm per år, med inntil 4 malmtog per døgn. Malmen kjøres ca 100 km med lastebiler til Svaappavaara på Malmbanen for videre transport til Ofotbanen, Narvikterminalen og isfri havn. Det planlegges nå og bygges snart for samordning av kombitransportene (som skal gå uhindret) og en omlastingsfunksjon for malm. Omlastingen planlegges i første omgang skje i en begrenset periode over 10 år.

I tillegg er det behov for å øke aksellasten på Fagerneslinja, som er den 2,5 km lange strekningen mellom Narvik stasjon (der togene tar av til LKABs anlegg) til Narvikterminalen. En økning til 30 tonn aksellast vil gi operatøren en mer effektiv malmtransport. Resten av Ofotbanen har denne standarden.

Jernbaneverket har i 2012 vært i forhandlinger med både LKAB og Northland Resources (NRAB) om gjennomføring av kapasitetsøkende tiltak for å øke malmtransportene på Ofotbanen. For å møte LKABs behov planlegges bl.a. forlengelse av kryssingsspor på Bjørnfjell. NRAB planlegger å starte opp ny malmtransport fra 2013/2014. For å møte NRABs behov kreves oppgradering av Fagerneslinja og tilpasninger på Narvik godsterminal. Dette planlegges dekket i en kombinasjon av anleggsbidrag fra NRAB og økt vedlikeholdsinnsats fra Jernbaneverket. I forbindelse med Revidert Nasjonalbudsjett for 2012 ble det bevilget 100 millioner kroner for å dekke Jernbaneverkets utgifter til Fagerneslinja og Narvik godsterminal.

Med ytterligere vekstbehov begynner kapasiteten på selve Ofotbanen å bli presset. Ikke minst bidrar forskjellige togslag med ulik hastighet til at kapasiteten begrenses. På lengre sikt må derfor bl.a. dobbeltspor på Ofotbanen vurderes.

Strategi for videreutvikling av jernbane i nord vil bli vurdert nærmere i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014-2023 som planlegges lagt fram våren 2013.

Den svenske regjering har følgende svar:

I den nasjonale planen 2010-2021 inryms ett antal åtgärder på Malmbanan så som nya och förlängda mötesstationer.

I planen finns även en uppgradering av trafikstyrningssystemet på Malmbanan till ERTMS och i och med detta kommer stora delar av signalsystemet att moderniseras vilket kommer att medföra mer stabilitet och flexibilitet för järnvägstrafiken på sträckan.

I Kapacitetsutredningen som Trafikverket lämnat till regeringen finns förslag på ytterligare kapacitetsförbättringar på Malmbanan.

Den finske regjering har følgende svar:

Finns det planer på att utveckla och utvidga tågförbindelserna i norr för den växande gruvidriftens behov?

I Finland drivs för närvarande ca 50 gruvor eller stenbrott, som i huvudsak ligger i Norra eller Östra Finland. I dessa områden planeras dessutom flera nya gruvor.

Kommunikationsministeriet har gett Trafikverket i uppdrag att före utgången av år 2012 utreda transportbehoven inom gruvdriften i de norra delarna av landet och att uppskatta vilka konsekvenser behoven har på utvecklingen av trafiknätet på kort och på lång sikt. Målet är att skapa en gemensam nationell ståndpunkt om de transportrutter som gruvverksamheten behöver och om deras effekter på trafiksystemet.

Arbetsgruppen kartlägger även hurdana transporter och transportrutter gruvdriften i Finlands grannländer behöver på kort och på lång sikt. I utredningen tas hänsyn till investeringar och transportlösningar utanför Finlands gränser och effekterna av dem på trafiksystemet och transportrutterna i Finland.

Arbetsgruppens arbete pågår fortfarande och de slutliga resultaten blir klara i slutet av året. På basis av hittills slutförda utredningar kan det konstateras att om alla planerade nya gruvor öppnas och om de utvidgningsprojekt som gäller de nuvarande gruvorna genomförs, kommer transportvolymerna inom gruvdriften i Finland under detta decennium att öka fyrfaldigt och uppgå till ca 10 miljoner ton per år.

Det är ännu oklart vilken inverkan de ökade transportmängderna har på utvecklingen av trafikinfrastrukturen, såsom behovet av järnvägsinvesteringar. Under arbetets gång klarläggs behoven av att utveckla de befintliga transportrutterna med hjälp av olika transportscenarier och en enkät. Gruvtransporterna sker inom inrikes trafiken i Norra Finland, men riktas dessutom också till Europa och Bortre Asien. Följaktligen är de två huvudsakliga transportformerna på den finska sidan väg- och järnvägstransporter till hamnarna i Bottenviken och vid Ishavet. I fråga om transporterna till Ishavet utreds rutterna via fyra hamnar (Narvik, Skibotn, Kirknes och Murmansk).