



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Nordiska ministerrådet
DK-1061 København K

Deres ref.

Vår ref.
10/859

Dato
25.04.2012

Grensehindringer på togstrekningen Kiruna - Narvik. Spørsmål fra Nordisk råd

Vi viser til skriftlig spørsmål E2/2012 fra Nordisk ministerråd angående grense- og kapasitetshindringer på togstrekningen Kiruna – Narvik.

Spørsmålet til Norges regjering er:

- Har regeringen någon plan för hur arbetet med att minska gränshindren på sträckan mellan Kiruna og Narvik kommer att fortlöpa?

Samferdselsdepartementet har følgende svar:

Samferdselsdepartementet ønsker å informere om flere konkrete saker som vil bidra til å redusere grensehindringene mellom Kiruna og Narvik. Nedenfor følger en omtale av de viktigste.

LKAB har varslet en vesentlig økning av sin malmtrafikk i årene framover, fra 17 millioner tonn i 2010 til om lag 28 millioner tonn i 2015. I tillegg har Northland Resources (NRAB) planer om å benytte Ofotbanen for å skipe ut malm fra Narvik allerede fra 2013. Andre selskaper har også vist interesse. Hvis det ikke gjennomføres kapasitetsøkende tiltak vil Ofotbanen kunne bli overbelastet omkring 2015. Ofotbanen har i dag en høy kapasitetsutnyttelse, særlig for lange tog over 500 meter. Det er ikke satt av midler til større kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen i første fireårsperiode (2010-2013) av Nasjonal transportplan 2010-2019. Aktuelle tiltak for å øke kapasiteten som nå vurderes er flere/lengre kryssingsspor (bl.a. ved Narvik/Rombak/Bjørnfjell), samt enkelte tiltak ved Narvikterminalen/Fagerneslinja. Kostnadene for disse tiltakene er i størrelsesorden flere hundre millioner kroner.

Samferdselsdepartementet er positiv til den økte aktiviteten på Ofofbanen. Det er imidlertid en utfordring å få plass til nye og omfattende investeringer ut over det som er prioritert i Nasjonal transportplan 2010-2019. Statens prioriteringer og finansiering av tiltak følger av gjeldende planer og budsjetter. I den grad kommersielle aktører på jernbanen ønsker å framskynde eller gjennomføre nye tiltak i jernbaneinfrastrukturen ut fra egne behov, så kan dette hensiktsmessig gjøres med avtaler om forskuttering og/eller anleggsbidrag. Forskuttering kan brukes dersom en aktør ønsker å framskynde gjennomføringen av et tiltak som allerede er prioritert i Nasjonal transportplan. Anleggsbidrag kan brukes på nye tiltak som ikke er prioritert. Det pågår forhandlinger mellom Jernbaneverket og hhv. LKAB og NRAB om avtaler om forskuttering og anleggsbidrag for å sikre realisering av kapasitetstiltak på Ofofbanen som selskapene anser nødvendig og få på plass de nærmeste årene.

Etter innføringen av direktiv 2007/59/EF (lokførerdirektivet) skal det ikke lenger være ulike krav til norske og svenske førere. Direktivet gjelder nye førere som ikke faller inn under autorisasjonsforskriften. For eksisterende lokomotivførere gjelder tidsbegrensede overgangsregler. I en overgangsperiode vil det fortsatt være behov for at lokførerne er godkjent i begge land, som på andre grensekryssende banestrekninger. De togselskapene som kjører på Ofofbanen i dag har lokførere som er godkjent i både Norge og Sverige.

Harmoniseringen av jernbanelovgivning for å tilrettelegge for grenseoverskridende trafikk er en pågående prosess i Europa. Gjennom innføringen av direktiv 2008/57/EF (interoperabilitetsdirektivet) og tilhørende TSler skal krav for å få tillatelse til å ta i bruk kjøretøy for å trafikere på norsk og svensk side i all hovedsak være like. Det er stor grad av harmonisering mellom det norske og svenske regelverket. Statens jernbanetilsyn i Norge samarbeider med Transportstyrelsen i Sverige og den finske sikkerhetsmyndigheten om en harmonisert tillatelsesprosess for godkjenning av togmateriell.

Det er i ERA-regi i gang et arbeid med et referansedokument hvor alle nasjonale tekniske krav er identifisert. Ulike løsninger for GSM-R har vært omdiskutert for denne strekningen, men Sverige arbeider der med harmonisering for å møte europeisk harmonisert standard. Norge følger allerede denne standarden, også for Ofofbanen. Strømforsyningen er svært lik på norsk og svensk side. Tilbakemating av strøm tillates i dag på Ofofbanen og kan bl.a. benyttes av LKABs nye lokomotiver Iore.

Samferdselsdepartementet i Norge og Trafikverket i Sverige har i en årrekke samarbeidet om persontransporttilbudet på Ofofbanen. Togtilbudet kjøpes fra en leverandør som leverer et sammenhengende togtilbud fra Stockholm/Gøteborg til Narvik.

Nasjonal transportplan revideres hvert fjerde år. Samferdselsdepartementet arbeider nå med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014-2023 som etter planen skal legges fram våren 2013. Her vil utviklingsbehovet på Ofotbanen blir vurdert på nytt.

Med hilsen



Magnhild Meltveit Kleppa

Kopi:
Jernbaneverket
Statens jernbanetilsyn