

Fra: Grenland Rail AS
Bølevegen 202
3713 Skien

Dato: 12.10.2018

Til: Bane NOR SF
Postboks 4350
2308 Hamar

Vår referanse: Joakim Wold

Deres referanse: 201805168

Høringskommentar Network Statement 2020

Innledning

Grenland Rail kommer med dette brevet med kommentarer til Network Statement 2020. Bane NOR setter rammebetingelsene for godstransport på jernbanen og det har blitt mer utfordrende å drive godstransport på jernbane. Slik forholdene i dag foreligger vil det lønne seg å få mer gods transportert på vei fremfor på jernbane. Økte avgifter, lite tilrettelegging for godstransport og dårlig vedlikehold av infrastrukturen er stikkord for utviklingen

Oppsummering

Generelt mener vi en økning av gods fra vei til jernbane ikke vil kunne gjennomføres slik rammeforholdene på jernbanen er presentert. Vi ser på stor bekymring med erfaringene fra 2018 med å få lønnsomhet i driften som allerede foreligger, og utsikten for de kommende årene er ikke bedre. Tilgjengeligheten for gods på bane gjør at man får tildelt lite optimale ruter og økte kostnader. Infrastrukturen i dårlig stand, flere spor knyttet til godstransport blir ikke vedlikeholdt eller fjernet. Selskap som ikke driver med persontrafikk i dag har en stor vanskelighet med å oppnå en bærekraftig drift. Network Statement bygger i motsatt ende i en visjon om å få mer gods fra vei til bane. Blir det ikke endringer vil vi innen kort tid se en nedgang i godstransport på jernbanen.

Vi har flere andre konkrete eksempler vi kunne brakt frem og som vi kan diskutere i fremtiden. Her er noen eksempler.

Ofofbanen

Grenland Rail startet å kjøre tog med malm på Ofofbanen i august 2018, i samarbeid med Railcare og Kaunis Iron. Denne delen er skrevet i samarbeid med Kaunis Iron og Railcare. Kostnaden knyttet til baneavgifter på frakt av mineraler på Ofofbanen er den med høyest sats i Norge og avgiftene øker med ca 200% ifra 2018-nivå.

Avgiftene på jernbanen på den norske siden vil med de nye satsene bli mer kostbart enn hele transporten på Malmbanan på flere hundre km. I tilknytning til transportene for Kaunis Iron er det ca 40 arbeidsplasser i Narvik, som med sine ringeffekter er et viktig tilskudd til utviklingen i regionen Narvik.

Redegjørelsen til Bane NOR for avgiftene på Ofotbanen står beskrevet i rapporten «Infrastrukturavgifter: Påslag etter §6-3 jernbaneforskriften». Her har Bane NOR lagt til grunn at det er kun LKAB som er et heleid statseid selskap som frakter malm og mineraler på Ofotbanen. Kaunis Iron er et nytt startet lite selskap og er tvungen til å benytte en dyr løsning for transport ettersom det ikke eksisterer jernbane ved gruva. For Kaunis Iron er transportkostnaden om lag 40% av totalkostnaden og en økning her vil slå hardt mot lønnsomheten og muligheten til den langsiktige utviklingen og overlevelsen for selskapet.

Baneavgifter for transport av mineraler er vesentlig høyere enn de andre markedssegmentene som for eksempel kombi/vognlast eller tømmer/flis, begrunnet med at mineraltransportene har en høyere økonomisk bæreevne. Begrunnelsen har ikke hensyntatt nyoppstartede eller andre private aktører, som gjør at konklusjonen ikke blir riktig og underlaget er mangelfullt.

Avgiftsnivået fra planleggingsstadiet med ved å starte opp gruvedriften igjen har økt betraktelig fra tidligere beregninger til det som er blitt foreslått i dag, som gjør at forutsetningene er endret og dette er kostnader man ikke forutså i kostnadsberegningene og vil gå direkte utover «bunnlinjen» til Kaunis Iron. Vi stiller oss kritiske til hvorvidt denne avgiftsinnføringen er lovlig.

Vi mener at avgiftene er satt for høyt og mener at baneavgiftene ikke bør økes fra dagens 2018-nivå. For vår transport ber vi om at Bane NOR gir en rabatt for denne transporten etter jernbaneforskriftens §6-4 (2) for å fremme utviklingen av nye jernbanetjenester. I tillegg burde det i likhet med Sverige gå an å fakturere Kaunis Iron direkte for avgifter på banen.

Vi har også vært i dialog med LKAB og støtter deres synspunkter og kommentarer til høringen.

Breviksbanen

Kalktransport på Breviksbanen vil også bli vesentlig belastet i forhold til tidligere avgiftsnivå. Breviksbanen er en vesentlig underutnyttet strekning og burde i likhet med andre slike strekninger få en rabatt på 75%. Denne banen er i tillegg i meget dårlig forfatning, med saktekjøringer som har vedvart i ca 2 år og en uforholdsmessig stor slitasje på hjul som er kostnadsdrivende.

Prisdifferensiering

Infrastrukturavgiftene blir prisdifferensiert, ikke basert på hvilken slitasje som blir påført sporet, men avhengig av hva som er i vognene man transporterer. Slitasjen kan dermed være like stor, men det vil bli totalt forskjellige avgiftsnivåer. Sammenligner man med veitransport hvor det er én avgift, samme hva man kjører siden kostnaden til vedlikehold er konstant. Det burde også bli lagt til rette for en gradvis introduksjon av avgiftene på malm- og mineraler og tilgang til godsterminaler

Rutebestilling

Vi ser at det går med mye ressurser til å håndtere rutebestillinger, og det burde tilrettelegges i større grad ved prosjekter som gjennomføres over en kortere periode og egne transportoppdrag som krever at ruter bestilles etter behov som ved f.eks. tømmerkjøring.

Hvis Bane NOR har noen spørsmål rundt brevet kan disse rettes til Joakim Wold på telefon +47 97 00 32 02 eller e-mail jw@grenlandrail.no.

Med vennlig hilsen

Joakim Wold

Grenland Rail AS

Sikkerhetsleder