

Höring Network Statement 2025 - LKAB

Inspel till differentiering av avgift

För närvarande kvarstår det frågetecken och oro hos LKAB, i samband med det föreslagna initiativet att differentiera avgifterna på Ofotbanen. Detta indikerar att en fullständig förståelse av samtliga aspekter av förslaget ännu inte har uppnåtts. I både förslagen vad gäller differentiering och påslag pekas LKAB:s transporter ut och punktmarkeras för ökade avgifter.

Allokering av höjda avgifter: LKAB betonar vikten av att eventuella höjda avgifter för tunga tåg på Ofotbanen bör allokeras till denna specifika del av järnvägsnätet. Detta syftar till att säkerställa att höjda avgifter faktiskt bidrar till ökad tillgänglighet och robusthet för den tunga trafiken på Ofotbanen. LKAB ser fördelaktig att en omfördelning av avgifterna behöver vara i linje med detta mål.

Påläggskostnader för 2025: LKAB har noterat att det föreslagna påslaget (mark-up) för år 2025 är betydligt högre än tidigare. [REDACTED]. Detta väcker frågor och krav på en mer ingående förklaring till beräkningarna av påslaget. Tydlighet och klarare insikt i denna höjning och de underliggande faktorerna samt effekterna från höjningen behöver upprättas. Det bör likaså diskuteras om segmentering för påslag är optimal och rättvis.

Beräkning av slitagekostnader för hög axellast: Det är nödvändigt att säkerställa att beräkningen av slitagekostnader för hög axellast är fullständig och rättvis. Tidigare tester från 1997, som använde andra material och parametrar, inklusive axellast, gör det nödvändigt att uppdatera och förbättra dessa beräkningar. Det här indikerar även Bane Nor i dokumentet Direkte kostnader september 2023:

”Med tilgjengelige data er det ikke mulig å lage noe eksakt estimat for hvordan aksellast påvirker slitasje og de direkte kostnadene.”

LKAB är öppna för samarbete och bidragande i framtagandet av mer noggranna samt aktuell data och beräkningar för eventuella justeringar av avgifterna.

Inverkan av ej underbyggda data: Bristen på tillräckligt underbyggda data, såsom hastighet och material, väcker oro över hur dessa faktorer kan påverka framtida prisjusteringar. En mer omfattande datagrund behövs för att skapa en rättvis och transparent prismodell.

Den rådande skepticismen mot de föreslagna höjda avgifterna på Ofotbanen grundas i ett starkt behov av ökad klarhet och en mer djupgående förståelse av alla aspekter av förslaget. Det inkluderar även konsekvenserna av de höjda avgifter och nyttan de ska bidra med. Förväntningarna riktar sig mot att erhålla ytterligare information och insikter som kan bidra till en mer välgrundad bedömning och utformning av framtida åtgärder.

Inspel till regler efter tilldelning av infrastrukturkapacitet

I Network Statement 2025 kapitel 4.8.3 framgår det att tågoperatörer förväntas ha utnyttjat 80 % av tilldelad infrastrukturkapacitet inom loppet av en månad. Vid samrådsmöte har Bane Nor förtydligat att detta 80 % -krav gäller för varje enskilt tågläge.

LKAB anser att detta krav bör appliceras på all sökt kapacitet i stället för att vara begränsat till enskilda tåglägen. Anledningen till detta resonemang är att ansökningsprocessen är komplex och Malmbanan är en ansträngd järnväg. Det är därför svårt att i tidigt läge förutse resultatet av den fastställda tågplanen och dess effekt på LKAB:s verksamhet. Det innebär att även om enskilda tåglägen möjligtvis inte fungerar optimalt i starten av tågplaneåret, kan de ändå komma att användas under året för att kompensera för eventuell förlorad kapacitet på grund av faktorer såsom underhållsarbete.

Det är även väsentligt att överväga om 80 % är det mest lämpliga tröskelvärdet eller om det bör vara lägre. Slutligen bör Bane Nor överväga vilka konsekvenser som kan uppstå om detta krav inte uppfylls.

Med vänlig hälsning
Luossavaara-Kiirunavaara AB (publ)

Adam Leifland Berntsson
Logistikutveckling
+46 703 27 5440

Adam.leifland.berntsson@lkab.com