



Samferdselsdepartementet

Postboks 8110 Dep
0030 Oslo

Fiskeri- og kystdepartementet

Postboks 8118 Dep
0032 Oslo

Jernbaneverket

Postboks 4350
2308 Hamar

Mo i Rana, 08.05.2012

Saksnr.-dok.nr.
10/178 - 22

Arkivkode
113 N01

Avd/Sek/Saksb
SERV/SERV/GBR

Deres ref.

**UTTALELSE - FORSLAG DATERT 29. FEBRUAR 2012 OM NASJONAL
TRANSPORTPLAN 2014 -2023.**

Rana kommune har tidligere levert kommentarer og innspill til forslag om rullert Nasjonal transportplan for perioden 2014 – 2023 til Nordland Fylkeskommune ved høringsbrev datert 16.4.2012 fra Indre Helgeland Regionråd. Her vil vi ta for oss planen slik den ble presentert av de statlige transportetatene og Avinor den 29. februar i år. Rana kommune støtter mange av de forslag og uttalelser som fremkommer i forslaget. Vi ønsker imidlertid å gjøre oppmerksom på noen viktige forhold som ikke har fått den behandlingen i forslaget de etter vår mening fortjener.

1.

I kapittel 7.7. Transportkorridor 7 Trondheim – Bodø med armer til Svenskegrensen står blant annet følgende:

"Korridoren har også betydelig godstransport sjøveien med bulktransport fra Brønnøy og Rana og",

Dette er korrekt, men her bør tilføyes at Mo i Rana Havn er den største stykkgodshavna i Nord-Norge med sine 1,4 millioner tonn stykkgoods, (ref. Statistisk Sentralbyrås statistikk for havnene,

Adresse:

Rådhusplassen 2
Pb 173, 8601 Mo i Rana

Telefon:

Sentralbordet +47 75 14 50 00
Servicetorget +47 75 14 51 80

Telefax: +47 75 14 50 01

E-post: postmottak@rana.kommune.no

Internett: www.rana.kommune.no

Org.nr: 872 418 032

Bankgiro:

4509.44.00124

der det også fremkommer at av den totale godsomsetningen i Mo i Rana Havn på ca. 3,7 mill tonn, så utgjør gods til og fra utlandet ca. 65 %).

Vi snakker her om internasjonal skipsfart, og ikke bare transport mellom Nord- og Sør-Norge og regionale funksjoner.

2.

Vi har merket oss at Nordlandsbanen omfattes av godsstrategien, men at E12 og CargoNets godsterminal i umiddelbar nærhet til stamnetthavna Toraneskaia ikke har fått den plass Eropaveien og jernbaneterminalen fortjener. I tilknytning til bakområdet av Toraneskaia har CargoNet etablert en aktiv terminal som håndterer gods fra bil, båt og bane. I denne forbindelse skal det også nevnes at det foreligger planer om en utvidelse av Toraneskaia vestover. Det nye kai avsnittet vil få en dybde ved kai på 23 meter. Det gir en anløpskapasitet for store fartøy som få andre kommunale kaier her i landet kan tilby.

3.

Våre kommentaren nå relaterer seg ikke bare til NTP forslaget datert i februar 2012, men også til **NTP 2014 -2023 og Utredningsfasen om Ny infrastruktur i nord, del 1 og 2.**

Vi vil i det etterfølgende peke spesielt på det Svenske forslaget om jernbane mellom Mo i Rana og Storuman/ Murmansk, (**Helgelandsbanen**) og Rana Gruber AS planer om utvidelse av kaikapasiteten fra dagens anløp av skip på 80 000 DWT til skip opp mot 300 000 DWT. Det planlegges for en dybde ved kai på 30 meter, som oppnås med begrenset mudring og ombygging av eksisterende utskipningsanlegg.

Utdrag fra utredningen:

Stamnetthavner i korridor 7

Mo i Rana

Kystverket kjenner ikke til spesielle problemer eller flaskehalser for havna i Mo i Rana.

Muligheten for god integrering mellom havn og bane er god.

Mo Kombiterminal - utvidelsesmulighet

Terminalen i Mo er godt lokalisert, med romslig plass. Mulighetene for eventuell integrasjon med sjøtransport med hensyn til infrastruktur er svært god. CargoNet har flyttet all kombitransport i regionen til Mo. Dette vil ligge til grunn også for den videre utviklingen. Kombiterminalen i Mo er i utgangspunktet bra med rikelig kapasitet slik den i dag ligger. Det vil ikke være behov for kapasitetsøkende investeringer på svært lang tid.

Basert på dagens trafikk og et driftsmønster hvor lasting/ lossing avikles i løpet av 12 timer, er kapasitetsreserven på 340 prosent.

Når det gjelder dokumentene til utredningsfasen med tittel "Ny infrastruktur i nord del 2" side 75, strekpunkt 8 om "Helgelandsbanen" heter det:

"Videre arbeid med Helgelandsbanen Storuman – Helgeland vil på samme måte som for Ishavsbanen vest og Ishavsbanen Rovaniemi – Kirkenes vil være avhengig av svensk og/ eller finsk industrielle initiativ, Dersom det fra svensk eller finske myndigheters side kommer opp et slikt initiativ om å se på baneløsninger på nytt, som følge av påviste malm-mineralforekomster, vil vi delta i vurderingene."

I denne forbindelse vil vi nevne at vi i 1998 fra Sverige mottok forslag om Järnväg Mo i Rana – Murmansk, dette forslaget er nå blitt meget aktuell igjen som en følge av mulig ny gruvedrift rundt Nickel Monatin AB i Västerbotten, og en mulig oppstart av jernmalmgruve i samme område. Svenskene vurderer Rana Gruber AS' s ny utskipningsterminal som utskipningshavn, og kontakten mellom aktørene pågår i disse dager. Veiaavstanden fra den Svenske gruen til Mo i Rana er ca. 140 km, og vil bli omtrent det samme for en jernbane. Forslaget er nå presentert for Midtskandia, Region Västerbotten, Nickel Montain AB og Storumanterminalen NLC Storuman. *Kartskisse for jernbaneforslaget vedlegges.*

4.

Rana Gruber AS har hatt en meget positiv utvikling de senere år, og planlegger som nevnt nytt/utvidet utskipningsanlegg. Planene går ut på å utvide kapasiteten fra dagens skipsanløp på 80 000 DWT til skip opp mot 300 000 DWT, med en dybde ved kai på ca. 30 meter. Produksjonen av jernmalm skal doubles, og utskipningen skal økes til 3 mill tonn per år. Bedriften vil etter økningen ha en produksjonstid på 100 år med dagens kjente forekomster. Bedriften ser ut over det Europeiske markedet etter nye kunder for sine produkter. Mo i Rana Havn KF er i god dialog med bedriften og har foreslått et opplegg som muliggjør lasting av skip opp mot 300 000 DWT i umiddelbar nærhet til eksisterende anlegg. Bulkterminalen tilhørende Mo i Rana Havn KF, blir i dette opplegget, i en byggeperiode vurdert som utskipningskaia for dagens skipsstørrelse ved utskipningsanlegget. Dialogen med Rana Gruber AS fortsetter. *Bilde av dagens utskipningsanlegg vedlegges.*

5.

Mo i Rana tilhører korridor 7: Trondheim – Bodø med armer mot svenskegrensen. Avslutningsvis vil vi peke på at Mo i Rana havn er et logistikknutepunkt i denne korridoren:

- De nasjonale mål for transportsektoren er å redusere transportkostnadene og miljøbelastningene fra transportaktivitet. Rana kommune og Havnestyret er enige i at de forskjellige transportformers planer fram mot år 2040 må integreres og samordnes når det gjelder stamnett og omlastingsterminaler. Vi mener at slik omlasting best kan oppnås ved å konsentrere stamnett og terminaler om steder og lokaliseringer som allerede har en godt utbygget infrastruktur med store stedbundne godsvolumer.

- Mo i Rana havn har en strategisk geografisk og transportmessig posisjon og egnethet for videre utvikling av havna som et sentralt transportknutepunkt. Her kobles øst - vest korridoren sammen med en landverts nord – syd korridor i en havn som har store potensialer og muligheter til også å bli en anløpshavn langs den nordlige sjørute.

Det har gått flere laster fra Mo i Rana til Hong Kong gjennom den nordlige sjørute etter at Sovjetunionen åpnet ruten for ferdsel i juli 1991, første gang i august samme år med det russiske fartøyet "Kapitan Danilkin".

- Rana kommune og Mo i Rana havn tilrettelegger nå for transport med modulvogntog med lengde på 25,25 meter og en totalvekt på 60 tonn fra Svenskegrensen over E12 til

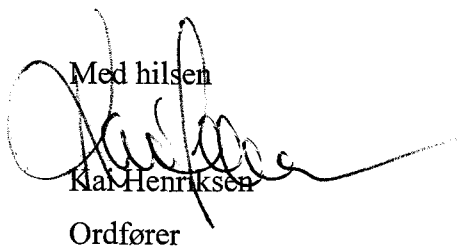
terminaler i Mo i Rana (herunder også jernbaneterminalen). En prøveordning som ble igangsatt sommeren 2008, er forlenget fra 2011.

- Mo i Rana havn arbeider aktivt for å sette Helgelandsregionen på kartet gjennom et sterkt trafikknutepunkt med en felles intermodal omlastingsterminal rundt stamnetthavn i Mo i Rana for bil – båt og bane.

6.

Mo i Rana havn har en årlig godsomsetning på ca. 3,7 mill. tonn, godstransportene har en svært god retningsbalanse, dvs. at det over havna kommer like mye gods inn som det går ut. Mange skip unngår dermed lange ballastreiser for nye oppdrag. Havna håndterer Panamax skip på 80.000 DWT, og har egne taubåter. Dette i kombinasjon med effektive terminaler gir god transportøkonomi og stor miljøgevinst.

I Mo i Rana ligger dessuten en av landets største industriparker, **Mo Industripark**. Mange av Mo Industriparks 130 bedrifter har oppdrag for olje og gassvirksomheten på Helgelandskysten og andre steder. I Mo i Rana Havns omland, både i og utenfor kommunen, er det en stor aktivitet som flittig benytter havnas fasiliteter. Det vises til Rana kommunes uttalelse og kommentarer til de enkelte punkt i NTP forslaget, samt de her nevnte punkter om nytt utskipningsanlegg for Rana Gruber AS i kombinasjon med det Svenske forslaget om "Helgelandsbanen". Vi ber om at våre innspill blir vurdert av Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2014-2023, og inntatt i den endelige utformingen av NTP 2014-2023.

Med hilsen

Kari Henriksen
Ordfører

Stig Framarsvik
Havnestyrets leder

Kopi:

Stortingets Transport- og kommunikasjonskomite, Stortinget, 0026 Oslo

NTP-sekretariatet, Statens vegvesen Vegdirektoratet, Postboks 8142 Dep, 0033 Oslo Nordlandsbenken, Stortinget, 0026 Oslo

Nordland Fylkeskommune Fylkesråd for samferdsel, Fylkeshuset, 8048 Bodø

Nordland Fylkeskommune Fylkesrådsleder Odd Eriksen, Fylkeshuset, 8048 Bodø

Vedlegg 1. Kartskisse for det Svenske Jernbaneforslaget
2. Bilde av Rana Grubers Utskipningsanlegg