

# Stor støtte for Dunderlandsbanen

**NHO i Nordland og LO i Nordland krever i en fellesuttalelse at 30 tonns aksellast mellom Ørtfjell og Mo i Rana (Dunderlandsbanen) tas inn i Jernbaneløstøttenes Handlingsprogram for 2014-2023.**

Dette står i en av flere høringsuttalelser som gir støtte til Rana Grubers behov for oppgradering av Dunderlandsbanen, som har kommet i høst.

I høst la Jernbaneløstøtten fram sitt forslag til Handlingsprogram 2014-2023. Her var ikke behovet for oppgradering av Dunderlandsbanen nevnt, og der ved heller ikke prioritert i den kommende tiårsperioden.

Rana Gruber har arbeidet aktivt for å få beslutning om positive høringsuttalelser fra berørte parter. Så langt har Nordland fylkeskommune, ved fylkestinget, avgitt en høringsuttalelse som støtter at oppgradering av Dunder-



landsbanen blir tatt inn i Handlingsprogrammet. Rana kommune har også avgitt en tilsvarende positiv høringsuttalelse, samt at det har kommet en liknende uttalelse fra Indre Helgeland Regionråd.

**I fellesuttalelsen fra LO og NHO heter det blant annet:**

”Mineralnæringen i Rana sysselsetter om lag 400 årsverk direkte og har stor betydning for samfunnsutviklingen på Helgeland og i Nordland. Det er en

nasjonal prioritet å sikre denne næringens muligheter til fortsatt vekst og verdiskapning.

Det er nødvendig å sikre likeverdige konkurransevilkår for å trygge arbeidsplasser og sikre videre vekst. I dag begrenses produksjonen av jernbanens aksellastbegrensning på 24 tonn. En oppgradering til 30 tonns aksellast vil kunne utløse store private investeringer som ved et gitt prisnivå vil gi en økning i mineraleksporten på 1 milliard kroner per år. Ringvirkning-

gene vil være av formidabel betydning for samfunnet. Denne verdiskapningen kommer i sin helhet det norske samfunnet til gode.”

**I høringsuttalelsen fra Rana kommune heter det blant annet:**

«Jernbanens begrensning på 24 tonns aksellast er allerede i dag en flaskehals for malmfrakten, og dette vil etter hvert også kunne begrense annen togtrafikk på Nordlandsbanen.

I Innst. 450 S (2012-2013) til Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 viser Samferdselskomiteen til at Rana Gruber er den tyngste brukeren av Nordlandsbanen.

Malmfrakten økes det neste året, og det er behov for å forsterke linja Mo-Dunderland for å tåle større malmvogner for å gi bedriften mulighet til å konkurrere på like vilkår.

Rana Kommune har ut fra dette, sterke forventninger til at Jernbaneløstøtten prioriterer strekningen Mo i Rana – Ørtfjell tidlig i planperioden.»

## Oppstillingsplassen utenfor MIP er stengt

**Mo Industripark AS har nå stengt oppstillingsplassen like utenfor hovedporten.**

- Oppstillingsplassen var en privat parkeringsplass for Mo Industripark, og den dekket ikke lenger behovet den var tiltenkt, samt at den heller ikke innfrir de krav som Statens Vegvesen stiller til døgnhvileplasser.

Når vi har hatt alle kostnader ved drift av plassen, med vedlikehold, snørydding, strøing, med videre, uten å få noen nytte av den, måtte vi få en avklaring på videre bruk eller ikke, og hvem som skulle bære kostnadene ved driften av den, sier eiendomssjef Arne Westgård i Mo Industripark AS.

Denne oppstillingsplassen var i sin tid beregnet for bruk av lastebiler, trailere og andre kjøretøy som ventet på las-



ting eller lossing av varer for bedrifter i Mo Industripark, og ikke som en døgnhvileplass for trafikk langs E6. Det er i dag i hovedsak en bedrift som kan ha behov for oppstilling av vogntog, og de arbeider nå med andre løsninger for egen oppstillingsplass. Det gjelder Celsa Armeringsstål AS, som nå har ferdigstilt det nye Celsa ferdig-

varelager, og dermed også hare endret kjøremønsteret for vogntog som kommer for å hente ferdigprodukter for transport til skandinaviske kunder. (Se side 2 og 3.)

Det har gjennom de siste årene vært flere samtaler med Statens Vegvesen om å finne fram til en egnet døgnhvi-

leplasse for vogntog og andre trafikantene i Rana. Blant annet har man vurdert egnetheten til oppstillingsplassen utenfor Mo Industripark.

- Denne plassen er for liten, samt at den ikke har de fasiliteter som kreves for døgnhvileplasser, med tilgang til egne servicefunksjoner, tilgjengelighet, sikkerhet, belysning og skilt med kontaklinformasjon, sier Arne Westgård.

Han forteller, at med bakgrunn i økt belastning på plassen av vogntog på vei sør eller nord langs E6, til fortregning for transport inn og ut av industriparken, har man gjennom lengre tid drøftet hvordan behovet kunne dekkes for det som kalles døgnhvileplass for tungtransport i Rana.

- Det er ikke vårt ansvar, og nå er det opp til Statens Vegvesen å finne andre løsninger, avslutter Arne Westgård.

