

Skriftlig spørsmål fra Kjell-Idar Juvik (A) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:1106 (2014-2015)

Innlevert: 10.06.2015

Sendt: 11.06.2015

Besvart: 19.06.2015 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Kjell-Idar Juvik (A): Rana Gruber har investert i 40 nye malmvogner for å kunne øke transportkapasiteten på Malm fra gruvene i Ørtfjellet til kaianlegget i Gullsmedvika, i Rana. Teknisk hovedplan for denne jernbanestrekningen er utarbeidet og ble presentert i februar i år. Det som nå står for tur er en detaljplanlegging. Jernbaneverket venter nå på klarsignal om å starte detaljplanleggingen.

Hva er status i saken og når vil Jernbaneverket kunne starte detaljplanleggingen?

Begrunnelse

Dunderlandsbanen som er den lokale benevnelsen på jernbanestrekningen fra Rana havn til Ørtfjellet (del av Nordlandsbanen) er strekningen

som Rana Gruber benytter for å frakte ut malmen på.

Denne jernbanestrekningen er i så dårlig forfatning at den må utbedres for at Rana Gruber kan utnytte kapasiteten på sine 40 nye malmvogner.

Innvestering på 40 nye malmvogner gjør at de kan øke kapasiteten på ut frakting av malm med hele 50 %, når strekningen er ferdig utbedret.

Jernbaneverket har utarbeidet en teknisk hovedplan for strekningen som ble framlagt i februar i år. For at de kan gå videre med en detaljplanlegging må de få klarsignal fra departementet.

Rana Gruber hadde forventet at en slik avklaring kom senest ved fremlegging av revidert budsjett i mai i år. Jernbaneverket antyder en kostnad på ca. 15-20 millioner for å gjøre denne jobben. Om denne kostnaden kan tas av allerede avsatte midler til JBV eller om det må gis tilleggsbevilgninger må samferdselsdepartementet svare på. For å holde ønsket fremdrift i saken må en detaljplanlegging komme i gang snarest.

Rana Gruber har nå tatt store investeringer for å kunne møte fremtiden og det er da viktig at Staten følger opp med å bedre infrastrukturen slik at de kan dra nytte av sine investeringer.

Denne oppgraderingen er viktig også for øvrig person- og godstransport på Nordlandsbanen.



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Samferdselsdepartementet er kjent med Rana Grubers innkjøp av nye malmvogner og deres ønske om å kjøre tog med 30 tonn aksellast. Rana Gruber ønsker å få gjennomført en opp-gradering av Nordlandsbanen mellom Gullsmedvik og Ørtfjell så snart

som mulig.

Prosjektet er ikke prioritert i NTP 2014-2023. Regjeringen mener likevel at prosjektet er spennende. Det har vært tema ved flere anledninger, og det ble avholdt et møte mellom Rana Gruber og politisk ledelse i departementet så sent som i april 2015. Det har også vært nær kontakt mellom Rana Gruber og Jernbaneverket i utarbeidelsen av en hovedplan for prosjektet.

For at Rana Gruber skal kunne kjøre tog med 30 tonn aksellast på strekningen Mo – Ørtfjell (Dunderlandsbanen) trengs det en oppgradering av infrastrukturen. Tillatt aksellast på strekningen er i dag 22,5 tonn. Jernbaneverket har utarbeidet en teknisk hovedplan som viser at tiltakene som må utføres har en sluttkostnad beregnet til om lag 530 mill. 2014 kr. Dette inkluderer Rana Grubers private sidespor på Ørtfjell og ved Gullsmedvik. Jernbaneverket anslår at utarbeidelsen av en detaljplan vil koste ca. 25 mill. kr. Jernbaneverket opplyser videre at planleggingen kan startes i år og ferdigstilles i løpet av 2016, dersom midler stilles til disposisjon.

For at det skal være fornuftig å starte detaljplanlegging av prosjektet må det etter Samferdselsdepartementets vurdering foreligge en realistisk plan for gjennomføring og finansiering. Oppgraderingen til 30 tonn aksellast på strekningen vil primært ha nytte for Rana Gruber, men deler av oppgraderingen vil også ha nytte for øvrig trafikk. De deler av prosjektet som staten ev. skal bekoste, må i tilfelle forseres i forhold til gjeldende planer og prosjekter som er prioritert i NTP 2014-2023. Statens bidrag må uansett prioriteres opp mot øvrige jernbanetiltak i forbindelse med de årlige statsbudsjettene. Da Ofotbanen ble oppgradert til 30 tonn aksellast, betalte gruveselskapet LKAB en betydelig andel av denne

oppgraderingen. For å unngå forskjellsbehandling mellom to konkurrerende gruveselskaper mener Samferdselsdepartementet at også Rana Gruber må bidra i investeringene som må gjøres på strekningen Mo – Ørtfjell.

Samferdselsdepartementet har bedt Jernbaneverket starte arbeidet med å vurdere de ulike delene av prosjektet ut fra hva som kan betegnes som 30-tonnstiltak og hva som er mer generelle tiltak som all trafikk på banen vil ha nytte av. Dette vil danne grunnlag for en avtale om kostnadsdeling mellom Rana Gruber og staten. Så snart det foreligger en realistisk finansieringsplan med avtalt kostnadsdeling mellom staten og Rana Gruber kan Jernbaneverket starte detaljplanlegging.