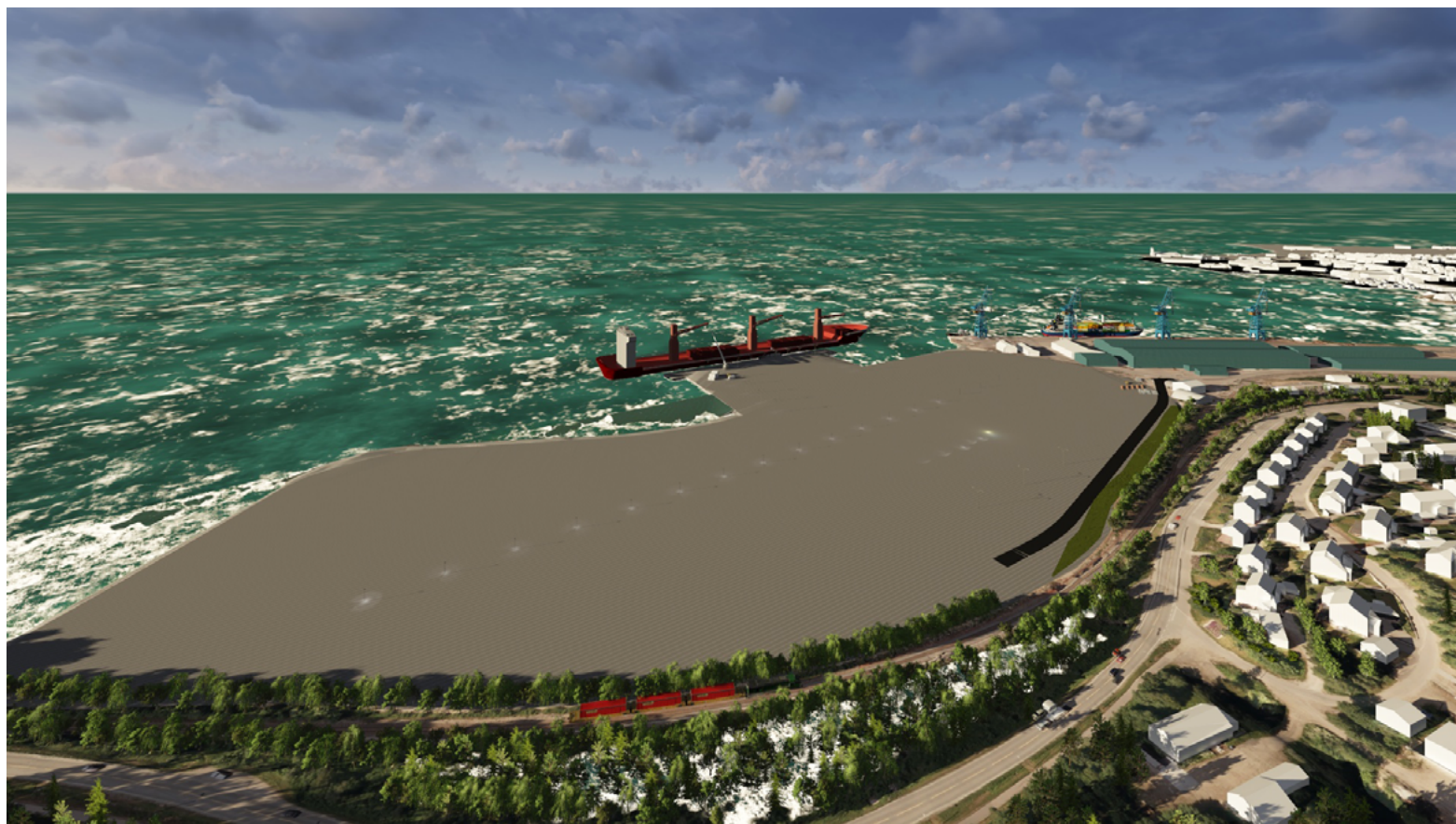


Ny dypvannskai utredes ved RIT



- På denne illustrasjonen ser man hvordan en ny dypvannskai vil se ut, samt beliggenheten. Området som er valgt gir mulighet for store bakområder. Det er direkte tilknytning til industriparken gjennom tungtransportveien. Det er nærhet til både E 6 og NSB, sier prosjektleder Rolf H. Jenssen i Mo Industripark AS.

- Hvis vi skal ha mulighet for vekst og utvikling er dypvannskai for større båter en betingelse. Den må være på plass og tilgjengelig når beslutninger om ny virksomhet skal tas, sier Rolf H. Jenssen, prosjektleder i Mo Industripark AS (MIP)

Mo Industripark AS og Mo i Rana Havn KF har i samarbeid med Rana Kommune blitt enige om å gjennomføre en mulighetsstudie, som i første omgang skal utrede samarbeidsløsninger for eierskap, organisering, finansiering og konsept for drift og utvikling av en felles dypvannskai/tungvektskai for Mo i Rana.

- Forprosjektet vi har jobbet med tar for seg beliggenhet og tekniske krav til kai med tilhørende infrastruktur. Det er også gjennomført geotekniske undersøkelser med stabilitetsmodellering, samt miljømessige utredninger i forbindelse med at det skal gjøres en rimelig stor mudringsjobb. Kaia utredes med alternativ 160 og 200 meters lengde, og alternativt 15 og 18 meters seilingsdybde. På grunn av tunge konstruksjoner utredes den som tung-

vektskai med kapasitet for nyttelaster på 10 t/m².

- Kranløsningen vi vurderer er en mobilkran med løftekapasitet på omlag 140 tonn. Et miljøtiltak vil også være å anlegge landsstrømanlegg for båtene, sier Jenssen.

Han er klar på at en dypvannskai må til for å få enda mer vekst i regionen, samt at behovet allerede er tilstede.

- I flere sammenhenger hvor nye etableringsprosjekt har vært tema, har behovet for kai for større båter og store bakområder vært tatt opp. Wasco Coatings Norway AS er et godt eksempel på hvor behovet er tilstede. Der har en måttet ty til kostbare improviserte løsninger for lossing og lasting, forteller Jenssen.

Han understreker også at det samme, men i mindre grad, gjelder for verkstedindustrien hvor store og tunge konstruksjoner skal om bord i fartøy.

Meget stor investering

De totale kostnadene, inklusive mobilkran og infrastruktur, er beregnet fra 200 til 320 millioner kroner, avhengig av løsning som velges i forhold til størrelse, seilingsdybde og konstruksjonsløsning.

Et utbyggingsprosjekt som dette vil økonomisk være et meget tungt løft for Mo Industripark AS alene. Da dette også er et Rana-prosjekt utredes et

mulig samarbeide med Mo i Rana Havn og Rana kommune.

En av problemstillingene man møter som er kostnadsdrivende i prosjektet er forurenset havbunn.

- Forurensningene i Ranfjorden er kartlagt og utredet over flere år, og det er vel ingen som motsier at dette i hovedsak er historiske forurensninger fra tidligere Koksverket, Jernverket, gruveindustri, og urensede utløp fra kommunen for øvrig. Hvis staten avviser sitt ansvar innebærer det uheldige økte kostnader ved en utbygging, forteller han.

- Fremdriftsmessig regner vi en byggetid på 14 – 20 måneder etter at finansieringen er på plass. De offentlige tillatelser er gitt og kontrakt med entreprenør er undertegnet, avslutter Rolf H. Jenssen.