

Dypt samarbeid for havneløft



F.v. Alf A. Øverli (Rana Industriterminal AS), Annfrid Olsen (Rana Utviklingsselskap ASERU), Herman Breiland (Mo i Rana Havn KF), Rolf H. Jenssen (Mo Industripark AS), Reidar Ryssdal (sittende, RU) og Ole Petter Rundhaug (Rana kommune) mener dypvannskai vil være et stort løft for Mo i Rana havn.

Dypvannskai til 250 millioner kroner kan være starten på et tettere samarbeid mellom de to kaieierne i Rana.

Ei dypvannskai er en skipslengde nærmere realisering, etter at Mo i Rana havn KF, Mo Industripark AS (MIP AS) og Rana kommune har sett på muligheten for et fellesprosjekt. Konklusjonen i mulighetsstudie som nylig ble ferdig, er at kaieierne ønsker dypvannskai realisert så fort som mulig og helst i løpet av 2019.

Nå går man videre med et forprosjekt fase to, som har tre mål:

- * Realisering av kaiprojektet som offentlig eid eller offentlig tilgjengelig havn. Tre alternative modeller for eierskap og drift utredes; eid av MIP AS, eid av Mo i Rana havn KF, eller av de to eierne sammen.
- * Få fram et kunnskapsgrunnlag for økt samarbeid og integrasjon i Mo i Rana havn.

- * Få fram et vurderingsgrunnlag for interkommunalt havnesamarbeid.

Fra 8 til 18 meter

I dag er det åtte meters dybde utenfor Rana Industriterminals kai. Dette er ikke tilstrekkelig ved virkelig store prosjekt. Under Wascos leveranse av rør til Polarled måtte man ty til kostnadskrevenne reserveløsninger og omlasting. Blant annet ble løfteevnen ved industriterminalen for liten og ga utfordringer før og under lasting av Momeks sugeankre.

Det anbefalte dypvannskaialternativet vil ha en sjødybde på 18 meter. Det er også behov for mer kailengde enn dagens, og prosjektet er planlagt med en 200 meters lang kai, med mulighet for forlenging til 400 meter. En utvikling mot stadig større skip gjør at disse utfordringene ikke vil bli mindre uten ny kai.

– Særdeles viktig

– Skal vi legge til rette for ny industri i Rana er det særdeles viktig å få på plass dypvannskai, sier

Arve Ulriksen, adm. dir. i MIP AS.

– Mange av aktørene som tar kontakt med oss med tanke på etablering her, etterlyser bedre havneforhold, forteller Rolf H. Jenssen, prosjektleder i samme selskap.

Nærhet til jernbane, E6 og E12 trekkes også fram som noe som vil gi store utviklingsmuligheter ved etablering av en dypvannskai.

For å få finansiert prosjektet ser man for seg et spleiselag mellom det offentlige og industrien. Arbeidet med å oppnå tilstrekkelig sjødybde utgjør en vesentlig del av kostnadene, og det er først og fremst her man ser for seg en statlig støtte til.

Mo i Rana er nasjonal stamnetthavn, der staten har et spesielt ansvar for å etablere gode farleder fram til kai. For å få dette til må området bli en del av farleden – riksveiene til sjøs – som i dag ender opp ved Mo i Rana havn KFs anlegg på Toraneskaia. Tanken er at farleden fortsatt skal gå til Toraneskaia, men at en ny dypvannskai skal bli en del av denne farleden.

Kystverket, som har ansvaret for utvikling av farledene, finansierte delvis mulighetsstudien. Neste