

steg i prosessen er å få i gang et samarbeid med Kystverket om prosjektet, slik at man i løpet av neste år kan ha fått fram et beslutningsgrunnlag – både ved å utarbeide et bra konsept, men også gjennom å jobbe for å bli prioritert politisk.

– Vi må jobbe hardt for å få dette til, spesielt kan det være utfordrende å få det til så raskt som vi ønsker, sier Reidar Ryssdal i Rana Utviklingsselskap AS.

### Store arealer

Dypvannskaia skal etableres i området sørvest for Rana Industriterminal, og vil ha 150.000 kvadratmeter disponibelt areal innenfor kaia.

– Havner som har vekst og utvikling er gjerne der det er store arealer i tilknytning til kaianlegg, der man kan lagre ting og bygge opp ny industri. Dette bakarealet er derfor viktig, sier Herman Breiland i Mo i Rana havn KF.

MIP AS' foretrukne konsept er en cellespunnkaia, beregnet til å koste rundt 250 millioner kroner. Investeringskostnaden inkluderer kai, utdyping, infrastruktur og løfteutstyr.

Etter tidligere tiders gruveindustri, samt drift på Koksverket og Norsk Jernverk, er det store mengder forurenset masse på bunnen av Ranfjorden. Denne massen ser man for seg å kunne bruke i tilknytning til kaianlegget.

– Disse massene må fjernes på en forsvarlig måte, før man kan mudre de rene massene. Her må staten ta ansvar for forurensingen som den har stått for gjennom sine selskaper. Det vi planlegger er å plassere disse massene innenfor cellespunn, sier Rolf H. Jenssen.

– Slik rydder vi opp indre del av fjorden og nyttiggjør massene til et samfunnsmessig godt formål, legger Arve Ulriksen til, og omtaler dypvannskai-prosjektet som en del av MIP AS' bærekraft-prosjekt. Ikke bare på grunn av opprydding i indre del av fjorden, men også fordi man skal bygge opp et

landstrømanlegg for å forsyne skipene med miljøvennlig energi, samt benytte elektriske kraner.

### Samarbeid

Parallelt med utviklingen av dypvannskaia som et fellesprosjekt, skal man også jobbe videre med mulige samarbeidsløsninger eller integrasjon mellom de to havneeierne. Som en del av dette arbeidet har man besøkt Borg havn og Grenland havn.

– Dette er havner som har en stor del industrigenerert aktivitet, og dermed har likheter med Rana. Samtidig har man ved disse to havnene kommet langt i utvikling av samarbeid, sier Ole Petter Rundhaug, assisterende rådmann i Rana kommune.

– Dette er et finanskravende prosjekt. Mange store prosjekter har blitt realisert gjennom samarbeid med kommunalt nivå, sier Arve Ulriksen, og nevner utbyggingen av industrikaier i Salten og Mosjøen.

– Derfor ser vi det som tvingende nødvendig å ha med kommunen og kommunale aktører, for å kunne realisere et prosjekt som dette, sier Ulriksen.

– I tillegg til at samarbeid er viktig for dette pro-

sjektet, med den betydning det vil ha for framtidig utvikling og vekst, så er det det også nyttig med et tettere samarbeid mellom de ulike aktørene i havna på et generelt plan. Vi har en del felles interesser og utfordringer som vi løser bedre i fellesskap, sier Alf A. Øverli, daglig leder i Rana Industriterminal AS.

En mudring utenfor Toraneskaia er allerede vedtatt og ligger inne i Nasjonal Transportplan. Prosjektet, som er beregnet å koste 58 mill. kroner, kan bli utført allerede i 2018 og vil gi en dybde på 12 meter i farleden. I det videre arbeidet med dypvannskai ved Rana Industriterminal, vil man se på mulighetene for å samkjøre mudringen i disse to prosjektene.

– Det kan gi en vinn-vinn-situasjon, der masse som graves opp fra sjøbunnen benyttes til å utvide næringsarealene i Mo i Rana havn, samtidig som forurenset sjøbunn fjernes. En forutsetning for slik samkjøring er imidlertid at det ikke forsinkes forledsutbedringen ved Toraneskaia, sier Herman Breiland.

### FAKTA Mo i Rana havn

- \* To store havneeiere – Mo i Rana havn KF, eid av Rana kommune, og Mo Industripark AS
- \* Mo i Rana havn KF eier to større havneanlegg; Toraneskaia og Bulkterminalen. MIP AS eier det største havneavsnittet, Rana Industriterminal, samt formelt Rana Grubers utskippingsterminal, som driftes og utvikles av gruvebedriften selv
- \* Norges største stykkgodshavn (1,55 millioner tonn i 2014). Total godsmengde i fjor var 4,46 millioner tonn. Denne rekorden vil bli slått i år med et godsomslag på rundt fem millioner tonn. Dette innebærer en vekst på 38 prosent i tonnasje fra 2011 til 2015
- \* I årene som kommer forventes det vekst gjennom lokal metallproduksjon, offshore-leveranser og nye etableringer

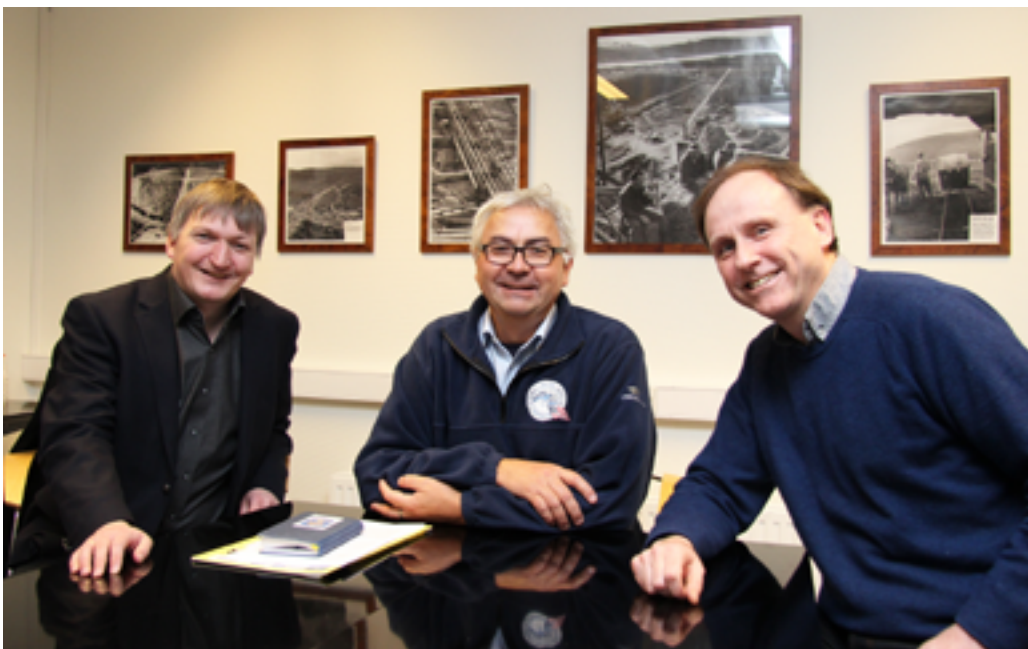
## – Ble svært imponert

Kystverkets regiondirektør i Nordland, Fridtjof Wangsvik, var nylig i Mo i Rana for å gjøre seg bedre kjent med havna og industrien. Under besøket fikk han også med seg en presentasjon av dypvannskai-prosjektet.

– Jeg ble svært imponert over det jeg fikk sett og ble presentert. Her er et sammensatt næringsliv. Dypvannskai-prosjektet er et meget godt prosjekt, og gode prosjekter er vi glade i Nordland, sier Wangsvik, som påpeker at det nå er viktig å synliggjøre effekten og utviklingsmulighetene ei dypvannskai vil gi for bedrifter og næringsliv.

Regiondirektøren lover at Kystverket vil bidra positivt til å få prosjektet gjennomført, innenfor de rammene de har til rådighet.

– Men Kystverket disponerer ikke midler til denne type prosjekter. Vårt primære mål er å utvikle sjøtransporten, samt sørge for sikre farleder og innseiling. Om dette området skal bli en del av farleden er noe av det vi må se nærmere på. Og det er nettopp derfor man må se på hvem som har nytte av prosjektet. Å synliggjøre det blir veldig viktig, sier Wangsvik.



Fra venstre: daglig leder Alf Andreas Øverli ved Rana Industriterminal AS, Fridtjof Wangsvik fra Kystverket Nordland, og prosjektleder Reidar Ryssdal fra Rana Utviklingsselskap AS.