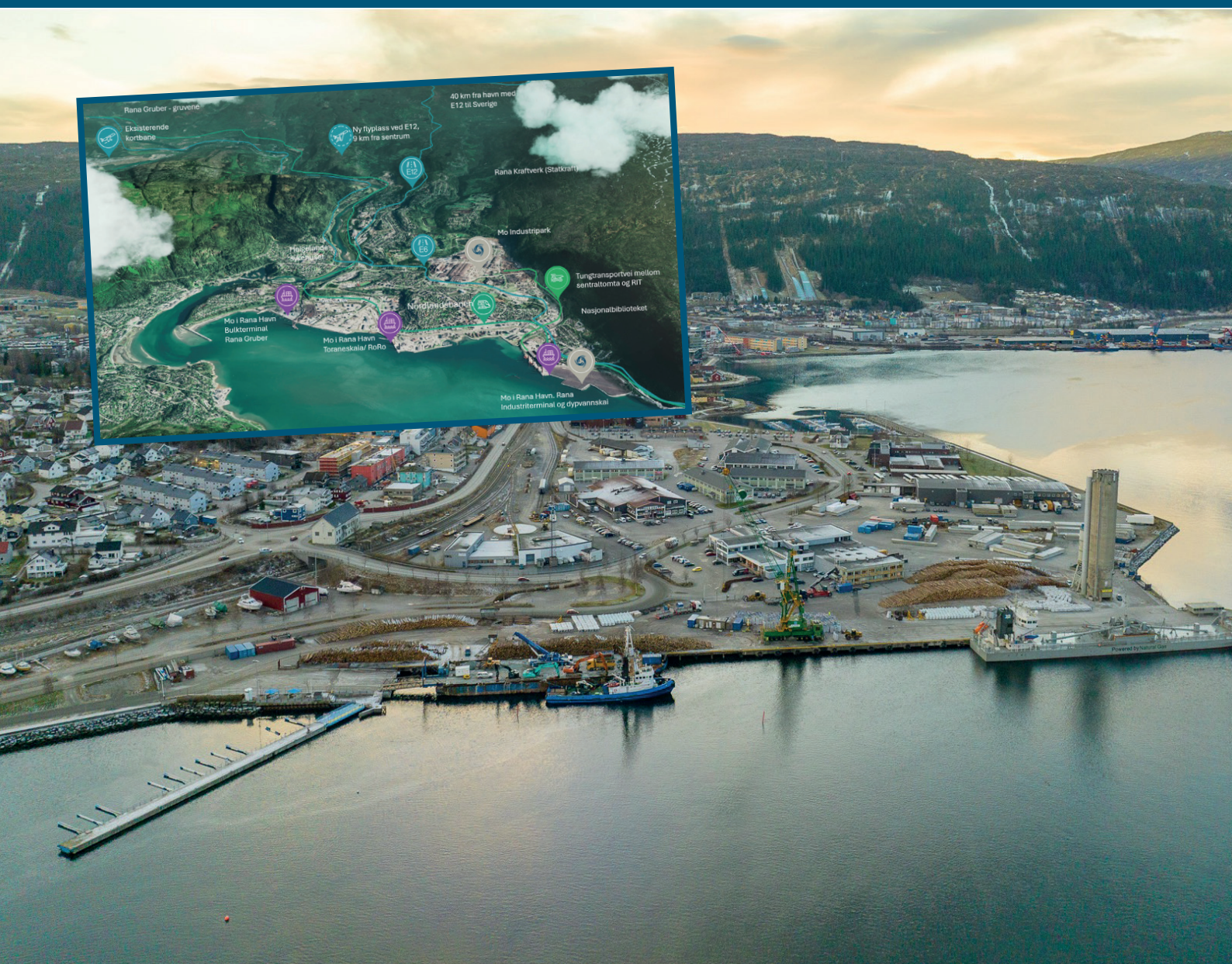


MULIGHETSSTUDIE

Mo i Rana som mottakshavn for allierte forsterkninger



Hofftun Consulting har med denne mulighetsstudien bistått Rana Utvikling AS ved administrerende direktør Ole M. Kolstad og Mo i Rana Havn KF ved styreleder Tor Arne Strøm. Studien er utført av Erlend Hagenes og Ola Kaldager fra Hofftun Consulting.

Innledning

Etterfølgende studie er basert på rapporter utarbeidet av Forsvarets Forskningsinstitutt (FFI) fra 2018 og frem til 2024. Dette er ugraderte rapporter. Spesielt kan nevnes FFI rapportene Et troverdig alliert mottak - erfaringene fra Trident Juncture og Forsvaret må øve mer på å støtte allierte. Temaet er også blitt behandlet i de fleste media, spesielt etter den russiske invasjonen i Ukraina og ved Sverige og Finlands inntreden i NATO. Videre er NOU 2023:17 og NOU 2023:14 lagt til grunn for studien. Rapportene oppsummeres og studien drøfter avslutningsvis om Mo i Rana som mottakshavn og vertslandsstøtte for allierte tropper og materiell, svarer til de kriterier som kommer frem i beskrivelsen.

Norsk sikkerhet er i avgjørende grad basert på støtte fra våre allierte i NATO. Sveriges og Finlands inntreden i NATO gjør hele den Skandinaviske halvøy til ett felles operasjonsområde. Dette har ført til at det tidligere sør-nord-perspektivet med Nord-Norge i fokus, nå er snudd til et vest-øst-perspektiv. Vår evne til mottak av allierte og transitt av disse til våre naboland vil være avgjørende for Norge, Norden og NATO. Norske havner er kritiske for å kunne ta imot materiell og styrker i en slik størrelsesorden. Et effektivt og sikkert mottak av materiell og styrker er en forutsetning for at NATO kan gjennomføre operasjoner i nord.

Samarbeidet i nord ble ytterligere aktualisert 19.-20. juni 2024 da statslederne i Sverige, Finland og Norge møttes i Bodø. Agendaen for møtet var sikkerhetssituasjonen i nord og hvordan sikkerhetssamarbeidet mellom de tre landene kan fordypes på Nordkalotten nå som Finland og Sverige er blitt medlemmer i NATO.

Blant temaene som ble diskutert var hvordan man kan jobbe videre med å gjøre det lettere å flytte styrker på tvers av landegrensene. Regler og reguleringer skal gjennomgås, og landene skal samarbeide tettere om å forbedre infrastrukturen.

Andre temaer som ble diskutert var logistikk og styrkebeskyttelse.



Alliert mottak

I NATOs doktrine for deployering av militære styrker brukes begrepet Reception, Staging Onward Movement and Integration (RSOM&IR). Det starter med en såkalt strategisk deployering, der militære styrker sendes fra nasjonenes hjemmebaser til en havn, jernbane eller flyplass i et mottakerland. Dette skjer i samspill mellom avsender, mottaker og NATO. For Nord-Norges del vil det meste av materiellet komme med skip til havner. Styrkene kommer ofte med fly til en flyplass nær havnen.

Dette er komplekse operasjoner med mange aktører, mye dynamikk og der mange endringer kan oppstå underveis. I motsetning til et vanlig havneanløp, vil et slikt mottak, i sammenheng med en sikkerhetspolitisk krise eller krig, være sårbart for angrep. Dette tilsier at mottaket må gjennomføres med høy hastighet og med god sikkerhet. Etter at Sverige og Finland kom med i NATO må alliert mottak sees i et nordisk perspektiv. En overordnet målsetting er at mottaket og den videre forflytting går så raskt som mulig. Etablerte kommunikasjonslinjer på sjø og land kan bli truet og behovet for alternative fremføringslinjer er betydelig.

Et alliert mottak i Norge forutsetter derfor at vi har tilstrekkelig kapasitet til mottak og videre forflytting. Det vil si tilgjengelig infrastruktur som havner, flyplasser, veinett og jernbane, med tilhørende tjenester som laste/losse kapasitet og transport videre.

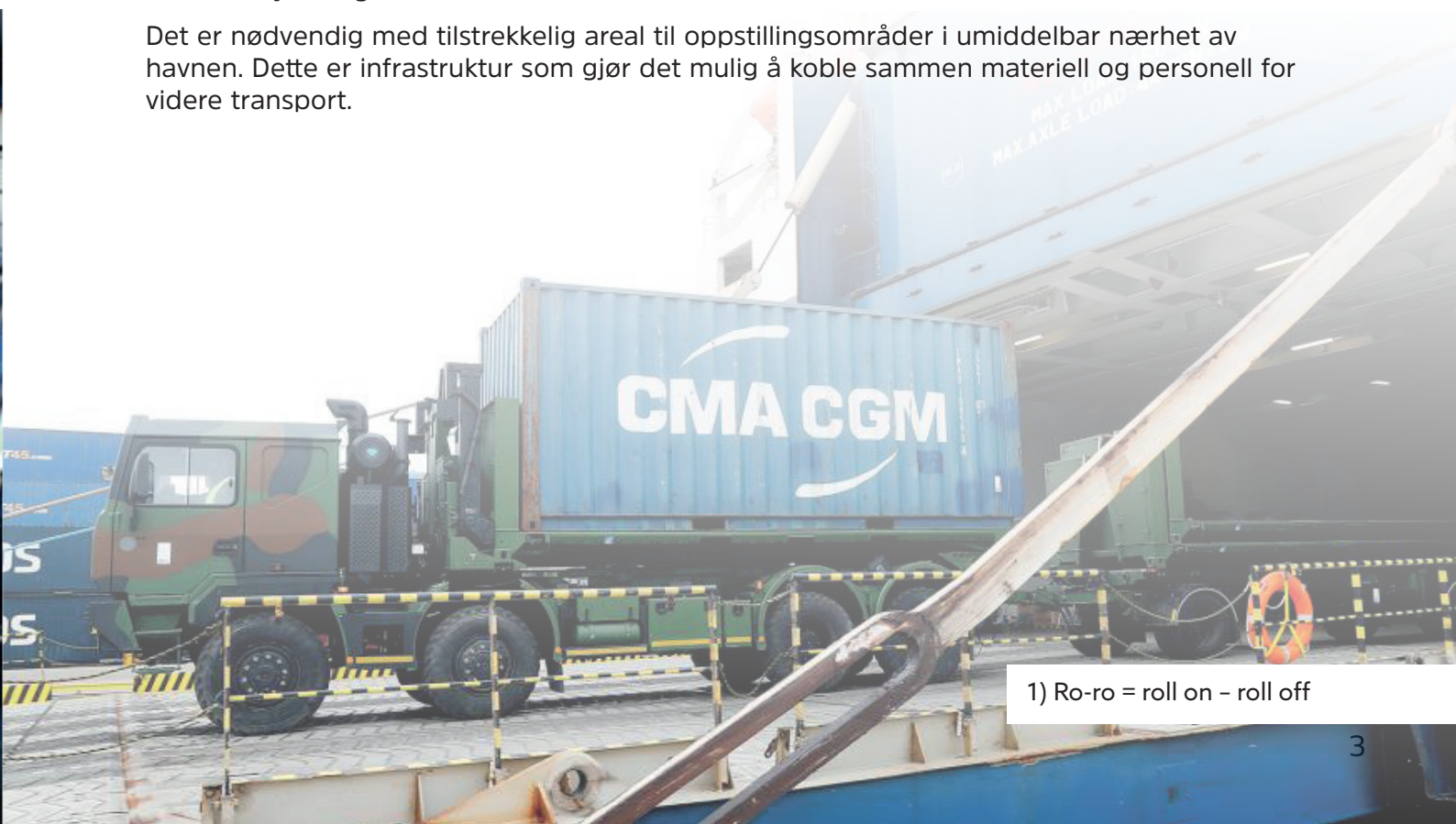
Krav til mottakshavner

Militære avdelinger har mye tungt materiell. For effektiv forflytting av store mengder tungt materiell er sjøveis forflytting en forutsetning. Havner og havneinfrastruktur blir derfor helt avgjørende for å lykkes, dette vektlegges i Forsvarskommisjonens rapport.

Hva som definerer de spesifikke kravene til en havn og området rundt vil variere. Kaier og havner må kunne ta imot større fartøyer. Kaianlegg bør derfor kunne laste/losse og dette må kunne gjøres via akter, baug eller sideporter. Kravet til dybde er også helt avgjørende.

For overføring fra sjø til land kreves ro-ro¹ -ramper og løfteutstyr, kaien må tåle vekten av materiellet. De tyngste kjøretøyene kan veie opp mot 70 tonn. Løfteutstyr for containere og annet utstyr er også et krav.

Det er nødvendig med tilstrekkelig areal til oppstillingsområder i umiddelbar nærhet av havnen. Dette er infrastruktur som gjør det mulig å koble sammen materiell og personell for videre transport.



1) Ro-ro = roll on - roll off

Noen erfaringer fra tidligere mottak

Under øvelse Nordic Response 24 ble det gjennomført over 50 havneterminal-håndteringer med ca 50 000 linjemeter med utstyr og kjøretøyer. Dette var knyttet sammen med over 10 000 personell, 600 tonn med last, fra over 300 luftterminal-håndteringer, i en operasjon som var i stadig endring. Slike mottak krever også biologisk grensekontroll, noe som stiller ytterligere krav til havnene. Kontrollen krever mobilt eller stasjonert vaskeutstyr. Veterinærkontroll er også et krav.

Sivilt-militært samarbeid

Behovene som oppstår i forbindelse med allierte mottak kan ikke dekkes av Forsvaret alene. En er helt avhengig av sivile ressurser med privat eller offentlig eierskap. Det er inngått flere avtaler mellom Forsvaret og en rekke kommersielle beredskaps partnere.

Dette har økt vår evne til å få materiell og personell frem til fronten. Samarbeidet har utvilsomt økt kompetansen til både de sivile og de militære. Ny lovgivning (Havne- og farvannsloven og Rekvisisjonsloven) gir nye muligheter for sivil-militært samarbeid.

Totalforsvarsperspektivet dominerer nå det sivil-militære samarbeidet i forbindelse med mottaksansvaret.

Hvilke havner som er mest relevante i mottakssammenheng avhenger av muligheten for, og evnen til, videre fremføring av styrker. Forbindelsen til de nordiske vei- og jernbane-forbindelsene er avgjørende for at fremføringen av større militære styrker kan skje raskt.

Med begrenset kapasitet, spesielt i nord, er det nødvendig å se på hvordan infrastrukturen kan videreutvikles fremover. Her ligger det muligheter på nasjonal (norsk) side via NATO-finansiering.



Drøfting: Mo i Rana som mottak- og transittsted

Mo i Rana havn

Rana dypvannskai har 150 meter kai med en dybde på 15 meter. Det vil si at den kan motta alle relevante fartøyer. Kaien tilfredsstillter også kravet til oppstillingsplass med hele 12 000 m² tilgjengelig.

Rana industriterminal har 410 meter kai med en dybde på 7,5 meter. Kaien har kraner med stor lastekapasitet. Oppstillingsplass utendørs er på 5000 m² og det er både port til offentlig veinett og en direkte lukket tungtransportvei mellom havn og Mo industripark.

Toranesterminalen har ro-ro rampe og kaien har en lengde på 330 meter. Kai-dybden er 8-11 meter. Kaien betjenes av stor kran og ulike typer løfteutstyr. Det er store logistikkarealer ved kaien. Ro-ro rampen har 100 tonns kapasitet, med en bredde på 25 meter.

Dette havneavsnittet er direkte knyttet til godsterminal på Nordlandsbanen og er starten på Rv 12/ E12 mellom Mo i Rana, Umeå, Vasa og Helsingfors.

Bulkterminalen har en kai lengde på 129 meter og en dybde på 11 meter. Utendørs oppstillingsplass er på 10 000 m². Det er nærhet til jernbane og vei.

Samlet er Mo i Rana havn et betydelig kaianlegg i norsk målestokk, som betjener ulike typer trafikk inkludert Mo Industripark's årlige industrielle eksport på 10 mrd. kr. Kaiene tilfredsstillter alle de krav som kreves av en mottakshavn. De forskjellige kapasitetene er samlet på et oversiktlig og konsentrert område med rask tilgang til veg og jernbane. Oppstillingsarealene er store og tilfredsstillter kravene til oppstilling av tungt materiell.

Havneområdet er godkjent for internasjonale anløp (ISPS²). En detaljert oversikt over havnenes kapasiteter finnes i vedlegg 1.

Europavei 12 - ComCap Communication capacity in Midtskandia (se vedlegg 2)

E12 på norsk side har siden tidlig på 1960 tallet og frem til i dag vært gjenstand for en betydelig opprustning og fremstår nå som en riksvei/europavei av normal norsk standard klasse A. Det foregår for tiden store utbedringer av vegen på svensk side. E12 krysser to jernbane-strekninger som går nord-sør på svensk side.

E12 er i den store statlige utredningen av transportløsninger i Nord-Norge («KVU Nord-Norge») omtalt som en av fire viktige grensekryssende næringsveier med behov for oppfølging.

Transportetatene anbefaler i KVU Nord-Norge utbedring av en strekning på norsk side. Vegstandard er kartlagt i tidligere utredninger i regi av Trafikverket og Statens vegvesen, blant annet for ny trafikk mellom gruver på svensk side og Mo i Rana Havn.

Midtskandia-samarbeidet besluttet våren 2024 å engasjere Rambøll som konsulent for sin såkalte ComCap-studie. Denne vil se på planer for videre utvikling av infrastruktur, transport og logistikk på E12 korridoren fra Helgeland og gjennom Västerbotten i Sverige. Rapporten fra dette arbeidet er ventet i august-september 2024.

Fagerlia Lufthavn Mo i Rana

Stortinget har vedtatt bygging av ny stor lufthavn til erstatning for den gamle kortbaneflyplassen. Avinor og AF gruppen er godt i gang med arbeidet og lufthavnen ventes å være operativ våren 2027. Rullebanen/startbane er 2400/2700 meter og vil i mottaks-sammenheng kunne ta i mot alle aktuelle flytyper, som er et av kriteriene for å være mottakssted. Lufthavnen ligger få kilometer fra havneanlegget på Mo, noe som kan gi rask kobling mellom materiell og personell. Ny flyplass er også nær Sverige (30 km langs E12).

2) ISPS = International Ship and Port Facility Security

Bodøs økte betydning med Forsvarets operative hovedkvarter og en mulig Felles nordisk operasjonssentral for luftforsvar i regi av NATO, kan øke behovet for en mottakshavn med god kapasitet i nærheten.

Mo industripark

Mo industripark (MIP) er en av landets største industriparken og er lokalisert midt i Mo i Rana. MIP har en avansert infrastruktur og er vertskap for 110 bedrifter som sysselsetter 2900 personer.

Industriparken har en rekke virksomheter som kan være av interesse i forbindelse med mottak av allierte styrker til Mo i Rana. De mest relevante i denne sammenheng er MOMEK Group AS, Mo Industritransport AS, IMTAS AS og MIRAS AS. Verkstedindustrien i Mo i Rana har god tilgang på Nord-Norges største produksjons- og industrilokaler og innehar alle fagdisipliner. Flere av fagdisiplinene vil være kvalifisert for å kunne dekke mange av forsvarets behov innen vedlikehold og modifikasjon, transport, logistikk og forsyning.

Næringslivet i Mo i Rana har god erfaring i å skalere opp tjenestetilbudet i forbindelse med større utbygginger på ulike satsningsområder. En kan nevne forlegning med tilhørende virksomhet for Avinor og AF-gruppen i forbindelse med byggingen av ny stor lufthavn. Også industribedriftene har nytt godt av denne evnen til raskt å kunne støtte under større utbygginger og utvidelser, her kan nevnes Rana kommune og Kystverket i forbindelse med bygging av dypvannskai.

Mo i Rana by/Vertslandsstøtte.

En god sivil infrastruktur er en forutsetning for at et sted kan velges som mottakssted. Mo i Rana har et variert og sterkt næringsliv som kan tilby de fleste tjenester. Spesielt peker FFI-rapportene på at vertslandsstøtten må inkludere evnen til å kunne tilby mat og drikke, og kortvarig opphold/overnatting. Mo i Rana har fullverdig sykehus med akuttberedskap (24/7).. Mo i Rana har jernbane som går nord-syd, til Bodø og til Trondheim. Mo i Rana har den infrastruktur og de tilbud som kreves for å gi vertslandsstøtte.



Sikkerhet

En snau times kjøring sør for Mo i Rana ligger Drevjamoen militærleir som er standkvarter for Sør-Hålogaland Heimevernsdistrikt 14 (HV14). HV14 har egen innsatstyrke (Heron) og flere utrykningsområder. HV soldatene trenes og øves i forskjellige typer vakt og sikringsoppdrag.

Ved politistasjonen i Mo i Rana ledes en av fem geografiske driftsenheter (GDE) i Nordland politidistrikt. GDE Rana dekker kommunene Rana, Hemnes, Nesna og Lurøy. Det er 68 ansatte og de har egen utrykningsenhet til å ta seg av farlige og krevende oppdrag.

Det er to større vekterselskaper i Mo i Rana, Avarn Security AS og Securitas AS. Begge selskaper utfører vakt og sikringsoppdrag for næringslivet.

Ved siste års allierte øvelser i Nord-Norge har politiet og Heimevernet sammen stått for sikkerheten på kaier og lufthavner der alliert personell og materiell tas imot. Forholdene i Mo i Rana, med en relativt stor politistasjon og et Heimevernsdistrikt i kort avstand fra byen, gjør at Mo i Rana også tilbyr sikkerhet på et relativt høyt nivå i denne sammenheng.

En vil også nevne at vekterselskaper også har bidratt med vakthold ved allierte mottak i Norge.



Oppsummering

Mo i Rana oppfyller alle vesentlige kriterier for å kunne være mottakssted og vertslandstøtte for mottak av alliert personell og materiell, for deployering i Norge, eller transitt til våre naboland. Mo i Rana vil være et naturlig valg som alternativ/supplement til Narvik i nord. Jernbane er overlegent kapasitetsmessig for frakting av militært materiell og personell, men avsporingene på Ofotbanen i vinter viste at jernbane er sårbart, og at utbedringer ved avsporinger tar lang tid og er en krevende operasjon. Veier vil raskere kunne bli operative igjen ved sabotasje og anslag.

En videreføring av denne mulighetsstudien anbefales. Aktuelle militære og politiske myndigheter bør inviteres til en møtearena med studiens oppdragsgivere. Det anses som svært viktig at regionale politiske og militære myndigheter deltar. Det bør også vurderes om tilsvarende myndigheter i Sverige og Finland skal involveres eller bli orientert om arbeidet i arenaen.



Vedlegg 1: Havneanlegget på Mo



Mo i Rana Havn

Havn for Norges grønne
industrihovedstad



Terminal informasjon Mo i Rana Dypvannskai

Type	Industrikai
Eier	Rana Kommune
Kailengde	150 m
Kaidybde	-15,0 LAT
Styrke kaidekke	10 tonn/m2
Styrke bakområde	7,6 tonn/m2
Fartøystørrelse	Panamax
Løfte og forflytningsutstyr	Uavklart
Lagringsplass utendørs	Ca 12 000 m2
Lagringsplass innendørs	
Intermodal tilknytning	Nærhet til vei
ISPS	Ja



<https://vimeo.com/535752437>

Terminal informasjon Rana Industriterminal

Type	Industrikai
Eier	Mo Industripark AS
Kailengde	410 m
Kaidybde	-7,5 m
Løfte og forflytningsutstyr	2 kraner, 32 t løftekapasitet 1 kran, 25 tonn løftekapasitet 1 kran skrapjern
Lagringsplass utendørs	Containeryard (5000 m2)
Lagringsplass innendørs	
Intermodal tilknytning	Veiforbindelse til Mo Industripark
ISPS	Ja



Terminal informasjon Toranesterminalen

Type	Stykkodskai med RO-RO
Eier	Rana Kommune
Kailengde	330 m
Bredde RO-RO	25 m
Kaidybde	-11/-8 LAT
Løfte og forflytningsutstyr	Kran Reachstacker
Lagringsplass utendørs	Ca 20 000 m ²
Lagringsplass innendørs	
Intermodal tilknytning	Godkjent vei E12 25,25m/60t. Nærhet til jernbane og Helgelandterminalen
ISPS	Ja



Terminal informasjon Bulkterminalen

Type	Bulkterminal
Eier	Rana Kommune
Kailengde	129/80
Kaidybde	-11/-7,30 LAT
Løfte og forflytningsutstyr	Kran Reachstacker
Lagringsplass utendørs	Ca 10 000 m ²
Lagringsplass innendørs	
Intermodal tilknytning	Nærhet til vei og jernbane- Helgelandterminalen
ISPS	Ja



Vedlegg 2: E12 - ComCap



MIDTSKANDIA

15 MAI 2024

ComCap - communication capacity in Midtskandia.

Forstudien skal vurdere planer og behov for videre utvikling av infrastruktur, transport og logistikk i E12 korridoren i Västerbotten og i Helgeland, med sikte på tre hovedformål:

- Tiltak for mer bærekraftig transport
- Tiltak for økt samfunnsberedskap for ivaretagelse av uventede og uønskede hendelser, herunder militære planer
- Tiltak for tilrettelegging for ny-industrialisering av næringslivet langs korridoren.
- Arbeidet skal bidra til en oppdatering av analysen «Botnia Atlantica - Traffic strategy for the E12 region,» som ble utarbeidet i 2018. Arbeidet skal også bidra til etablering av et større prosjekt for utvikling av E12 korridoren der blant annet kommunene langs korridoren bidrar med ressurser.
- Arbeidet baseres på offentlige planer, på statistikk og på intervjuer med representanter for kommuner og nasjonale transportetater. Rapporten fra arbeidet skal foreligge primo august 2024. Den utarbeides med engelsk språk. I løpet av august måned gjennomføres det en workshop med prosjektdeltakerne, styringsgruppen og eventuelt andre interessenter.

NATO 'S KRITERIER TIL HAVN

De eneste norske havnene som Forsvaret i dag har en avtale med er Borg Havn i Fredrikstad og Narvik Havn.

Inntrykket er at både Roro kaiene og lagringsarealene i tilknytning til kaiene kan brukes til andre oppgaver i store deler av året, og at det er relativt begrenset hva som behøves av arealer til permanent lagring av materiell. Det kan imidlertid endre seg nå som man også skal øve for å ta imot mer innsatsstyrker fra andre NATO land.

Prosjektleder sjekker med Narvik Havn og Borg Havn om det finnes en liste over minimumskrav ifm. mottak av allierte styrker, ut over roro kaienlegg. Antall bataljoner og sammensetningen av styrkene er annerledes ved mottak i Trøndelag enn ved mottak i Ofoten eller på Østlandet.

Geir Berg: 10 års tjeneste i Forsvaret. Blant annet ivarettatt oppgaver i Forsyningsstaben i FO som var å utarbeide en drivstoffdistribusjonsplan i krig. Avgjørende spørsmål i dette arbeid er forventningene til «attrition rate,» dvs. hvor mange fly og stridsvogner som var igjen i operativ tjeneste, eller etter et visst antall dager i strid.

**Stig-Olof Krohné,
ställföreträdande chef på
stödenheten inom
försvarsstaben**

- Se på infrastruktur og kapasiteter
- Hvordan ser kapasiteten ut freds- og krigstid
- Hva trengs av kapasiteter i forbindelse med forflytning av forsyninger
- Øst-vest forbindelser



