

Havneutbygging Grønøra Vest

Arealstørrelse: 209 dekar landareal til havneformål, 143 dekar med formål havnebasseng

Forslagsstiller: Trondheim Havn IKS

Beskrivelse: Området består av ubebygde utfyllingsareal langs Orkla og areal i sjø. Tilstøtende område er Råbygdjæra som ligger som naturvernområde i kommuneplanen. Deler av området er allerede i dag regulert til havn/industriformål. Utvidelsesarealet er på 72 dekar. Hele området er foreslått omdisponert til havn/industriformål.



Tema	Konsekvens	Forklaring/sammendrag
Miljø		
Forurensning (klimagass og annet utslipp til luft, jord og vann)		Regionhavn vil bidra til økt overføring av gods fra vei til sjø, som reduserer klimagassutslipp.
Støy		Høyeste støynivå ved bolig er Lden = 50 dB som er det samme som støygrensen.
Sikring av jordressurser (jordvern)		Berøres ikke.
Naturmangfold		Området grenser til et verneområde. Rapport med vurderinger av konsekvenser for fugl og marinbiologi ventes å foreligge i månedsskiftet mars/april 2014.
Kulturminner og kulturmiljø		Berøres ikke.
Nærmiljø, grønnstruktur og friluftsliv		Opparbeidelse av grøntarealer og friluftsområder, med bedret tilgjengelighet. Støyvoll bekledd med trær vil dempe både støy og estetisk forurensning.
Samfunn		
Transportbehov (på vei)		En yttergrense for årlig containerhåndtering i et 20-30-årsperspektiv er 100 000 TEU. Dette vil tilsvare 11 trailere i timen hver vei, 15 timer hver dag, 300 dager i året.
Teknisk infrastruktur		Vann- og avløpsanlegg med kapasitet i nærheten.
Befolkningsutvikling og tjenestebehov		Områdets omfang vil gi god kapasitet i et langsiktig perspektiv.
Arbeidsplasser		Rapport med vurderinger av samfunnsnytte, deriblant sysselsettingseffekt, ventes å foreligge i månedsskiftet april/mai 2014.
Forholdet til strategi for fremtidig arealbruk		Utbygging er i tråd med regional strategi for arealbruk (jf. IKAP).

Samlet vurdering og eventuelle alternativer

Konsekvensvurdering av utvidet havneareal på Grønøra vest viser at endringen har små konsekvenser. To tema er ennå ikke ferdig utredet, det forventes en negativ påvirkning av naturmangfoldet som følge av utbygging, mens det forventes en positiv konsekvens for utvikling av arbeidsplasser og samfunnsnytte. Rapportene vil foreligge i april/mai.

Det er gjort et omfattende utredningsarbeid for å finne lokalisering av et logistikknutepunkt/godsterminal i Trondheimsregionen. Alle vurderte alternativer har også negative konsekvenser, som også er tilfelle for Grønøra Vest. Med grunnlag i en samlet vurdering har Trondheim Havn konkludert med at det beste alternativet for etablering av en regional havnefunksjon er i Orkdal kommune på Grønøra Vest. Det er behov for mer areal

enn det regulerte området på Grønøra Vest for å sikre en effektiv og moderne terminaldrift og havneområde.

Konklusjon

Grønøra Vest fremstår ut fra foreliggende utredninger som en realistisk lokalisering av en regional havnefunksjon.

Bakgrunn

Trondheim Havn IKS ønsker å tilrettelegge for fremtidens sjøtransport, ut fra den kjensgjerningen at fortsatt befolkningsvekst og forbruksvekst vil føre til stadig økt behov for godstransport. Med hensyn til både miljø og trafikksikkerhet er det et tverrpolitisk, nasjonalt mål at mer av godset skal bort fra veiene og over på jernbane og sjø. Også godset må reise kollektivt. Det er samfunnsøkonomisk fornuftig at importgodset til Trøndelag, både oversjø- og kontinentgods, i større grad tar sjøveien fra kontinenthavnene direkte opp langs norskekysten, fremfor inn til flaskehalsen Alnabru i Oslo for videre frakt på bil eller bane. En slik logistikk-løsning vil avlaste veinettet, og samtidig frigjøre kapasitet på jernbanen for det godset som naturlig bør gå mellom Oslo og Trondheim.

Sjøen som transportvei er i praksis ubegrenset. En konkurransedyktig sjøtransport for næringslivet krever imidlertid bl.a. frekvente skipsanløp, som forutsetter et godsgrunnlag konsentrert gjennom noen få knutepunkter. Vi ønsker å dimensjonere for en fremtidig trafikkvekst for å kunne avlaste veinettet i lang tid fremover. Dette er det ikke areal og utviklingsmuligheter til å realisere i Trondheim. Med dette bakteppet blir en ny regionhavn på Orkanger en nødvendighet for hele regionen.

På Grønøra Øst håndterer vi i dag industrigods så vel som containere. Vårt langsiktige ønske er å bygge ut Grønøra Vest som havn for containere, ro/ro-gods og stykkgoods. Flere transportører og samlastere har ytret interesse om å etablere virksomhet her. Et foreslått areal på over 200 dekar kan tilrettelegge for en vekst i årlig containerhåndtering fra dagens 16 500 TEU til en fremtidig yttergrense på 100 000 TEU.

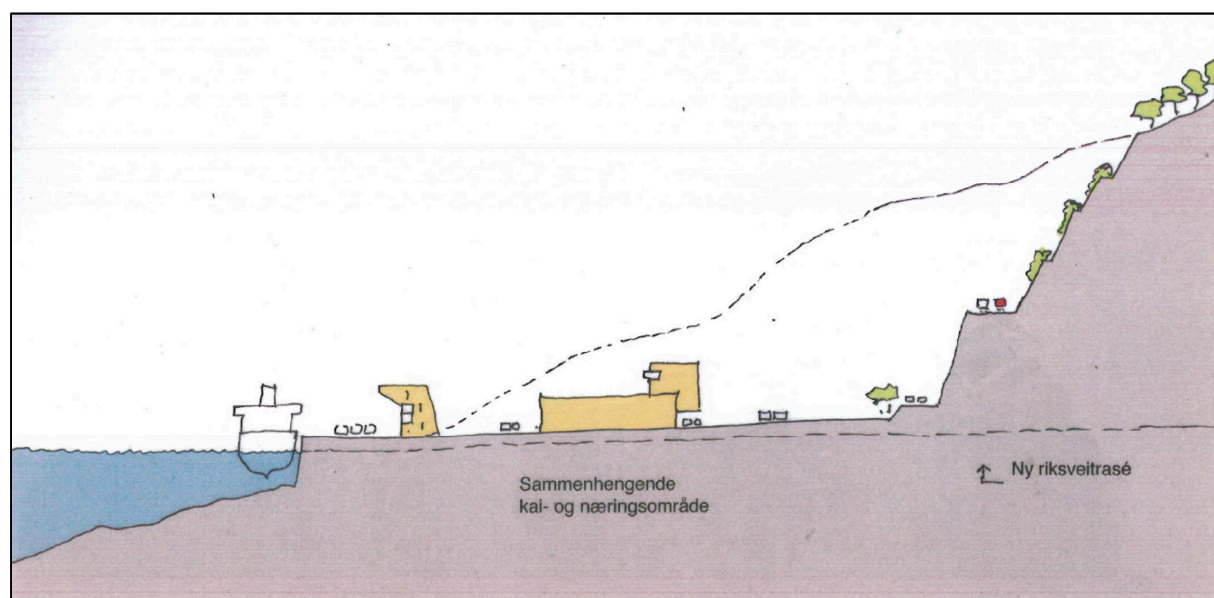
I tillegg vil det være stort behov for bakareal. En containerhavn er mer enn bare en kaifront og en kran. Laste- og losseoperasjoner krever i seg selv et 50 meter bredt areal fra kaikant. I tillegg kreves flere hundre meter med bakareal for containerhåndtering og -stuffing, lagervirksomhet og øvrige logistiktjenester i et langsiktig perspektiv.

Vurdering av alternative steder for utbygging av regionhavn – i Orkdal og regionalt

Utredningen av alternative lokaliseringer av havneanlegg bygger i hovedsak på vurderinger gjort i forbindelse med Jernbaneverkets konseptvalgutredning (KVU 2012) for nytt logistikknutepunkt i trondheimsregionen. Der fremkom et soleklart krav fra næringen om at godsknutepunkt ikke må etableres nord for Trondheim, og disse alternativene er derfor utelatt her. Av eksisterende havneanlegg nord for Trondheim gjennomfører vi nå en mulighetsstudie for Fiborgtangen (Levanger kommune), men dette «ligger for langt inne i Trondheimsfjorden i forhold til eksisterende/framtidig markedstyngepunkt for å kunne være aktuelt» [for å betjene trondheimsregionen] (KVU 2012), og er følgelig et separat prosjekt.

Thamshavn (Skaun/Orkdal kommune)

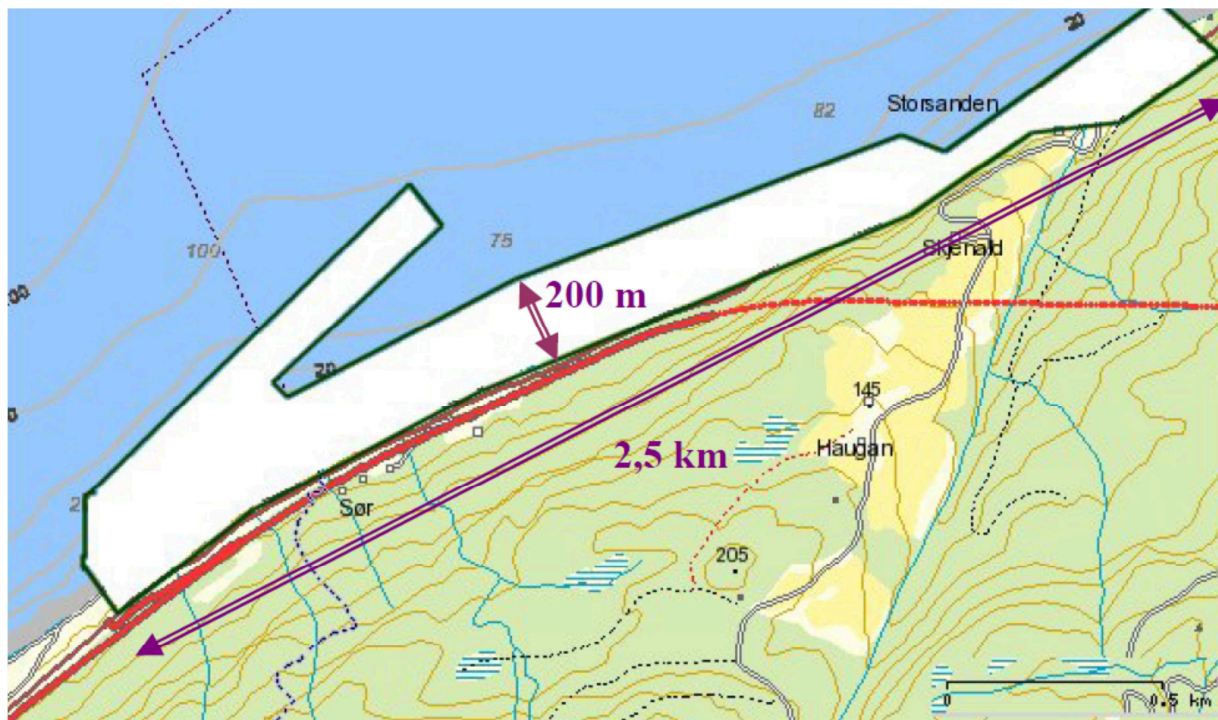
Planstatus	Området ligger som industriformål i kommuneplanen.
Endringsbehov	Utvidelse av areal ved utfylling i sjø og omfattende utsprenging av fjell.
Hovedutfordringer	Det er til dels store dyp utenfor tenkt kaifront. Området har ustabile masser i grunnen, det er usikkert om utfylling i sjø er mulig. Ifølge Orkdal kommune er deler av sprengningsområde for nært eksisterende tunnelstruktur. Manglende areal kombinert med usikre geotekniske forhold gir en risiko for at utbygging her ikke er gjennomførbart.
Vår konklusjon	Alternativet ble spilt inn i Jernbaneverkets KVU-prosess, hvor det ble forkastet i tidlig fase ved grovsiling. Grunnforholdene er usikre, utbyggingen med mye sprenging er kostnadskreven og Trondheim Havn vurderer alternativet som urealistisk.



Grustak, havn- og næringsområde i Skaun og Orkdal (Ill. Per Knudsen Arkitektkontor 2013, på bestilling fra Statskog)

Børsabergan (Skaun kommune)

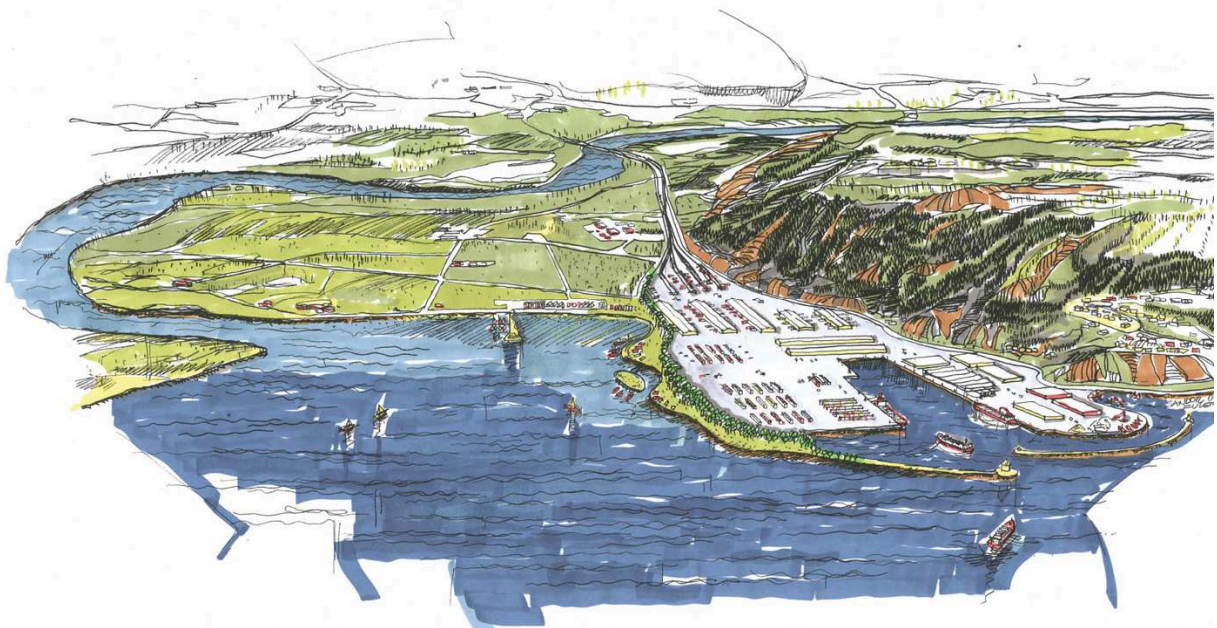
Planstatus	LNF-områder
Endringsbehov	Utvidelse av areal ved utfylling i sjø og omfattende utsprenging av fjell.
Hovedutfordringer	KVU 2012 beregnet at ca. 3 millioner m ³ stein måtte fylles i sjø. Tilgang til areal alene ble i KVU-en beregnet til 3,25 mrd. kroner. Foreslått kombiterminal/containerhavn her ble beregnet til en totalsum på 6,151 mrd. kroner, over tre ganger så mye som tilsvarende utbygging på Øysand.
Vår konklusjon	Alternativet ble spilt inn i Jernbaneverkets KVU-prosess, hvor det ble forkastet i evalueringen av kvalitative kriterier. Trondheim Havn støtter denne vurderingen, og fremholder alternativet som urealistisk.



Ill.: Mads Løkeland 2009.

Øysand (Melhus kommune)

Planstatus	Landbruks-, natur- og friluftsområde. Store ubebygde områder som kan utnyttes til havneformål.
Endringsbehov	Utfylling i sjø.
Hovedutfordringer	Nærliggende til naturvernområder i Gaulosen, RAMSAR-område. Friluftsverdier og jordvernverdier.
Vår konklusjon	Alternativet ble spilt inn i Jernbaneløpets KVVU-prosess, hvor det ble forkastet i evalueringen av kvalitative kriterier grunnet påvirkning på ytre miljø. Senere er alternativet også forkastet av Fylkesmannen. Alternativet er urealistisk, og Trondheim Havn har skrinlagt forslaget.



Ill.: Selberg Arkitektkontor 2009.

Trolla (Trondheim kommune)

Planstatus	Undergrunnen er ikke planavklart i kommuneplanen. Overflateplanformål: næringsområde, naturvernområde, LNF-område, friluftsområde og hovedvei.
Endringsbehov	1-2 millioner m ³ stein må fylles i sjø, ifølge KVVU 2012.
Hovedutfordringer	Relativt lite potensielt oppfyllingsareal ut til kote -10, og massebalansen er svært usikker pga. dybdeforhold (KVVU 2012): Sjøbunnen er svært bratt i området, men dybder på over 70 meter. «Å legge fylling på større vandjup enn 20 meter, vil være økonomisk lite aktuelt» (Rambøll 2010/6100188).
Vår konklusjon	Alternativet ble spilt inn i Jernbaneverkets KVVU-prosess, hvor det (med unntak av nullalternativet) fikk laveste score av alle sluttkonseptene, dels grunnet høye investeringskostnader og krevende dybdeforhold. Trondheim Havn støtter denne vurderingen, og fremholder alternativet som urealistisk.



Trolla/Høvringen i Trondheim havn

Pir II (Trondheim kommune)

Planstatus	Havn, næringsområde.
Endringsbehov	Utfylling i sjø.
Hovedutfordringer	Området er allerede utfyllt i den grad grunnforholdene tillater det, slik at ingen realistiske utfyllingsmuligheter gjenstår. Ingen arealreserver for videre utvikling.
Vår konklusjon	Fortsatt regionhavn i Trondheim var med som del av nullalternativet i Jernbaneverkets KVVU-prosess. Alternativet fikk laveste score av alle sluttkonseptene. Containertrafikken er over år flyttet fra Trondheim til Orkanger.



Pir II på Brattøra i Trondheim havn.

Utredningstema

Forurensning (klimagass og annet utslipp til luft, jord og vann):

Krav til utslipp ivaretas ved regulering. Lokale og globale utslipp fra området vil sannsynligvis bli lavere enn ved annen industrietablering. Regionhavn på området vil bidra til økt overføring av gods fra vei til sjø, og vil følgelig redusere de nasjonale klimagassutslipp.

Støy:

Høyeste støynivå ved bolig er $L_{den} = 50$ dB som er det samme som støygrensen. Støydata for Ormsund- og Sjursøyaterminalen er lagt til grunn i beregningene. Ormsund/Sjursøya nytter RTG-kraner/straddlecarriers og terminaltraktorer i stedet for containertrucker. Dette gir typisk 2-3 dB lavere støynivåer pr. omsatt TEU. Med bruk av tradisjonell teknologi vil ca. 15 boliger overskride støygrensen $L_{den} = 50$ dB med ca. 1-3 dB. Støyhendelser med slagstøy vil også øke i antall og nivå dersom man opprettholder et tradisjonelt driftsmønster.

Minsteavstand til nærmeste bolig er ca. 280 m. Videreført støyvurdering i en tidlig fase i planleggingen er viktig for å sikre at støygrensene tilfredsstilles. Dersom støyreduserende tiltak ikke tas hensyn til er det sannsynlig at støygrensene blir overskredet. Hensynet må ivaretas i videre planlegging

Vedlegg: Rapport fra Sweco, 31.05.2013

Sikring av jordressurser (jordvern)

En havneutbygging på Grønøra Vest vil ikke berøre dyrket mark.

Naturmangfold:

Området grenser til et verneområde. Det er foreslått opparbeidelse av grøntareal og friområde i deler av verneområdet.

Det blir gjennomført en vurdering av konsekvenser for fugl og marinbiologi basert på eksisterende kartlegginger av naturverdier i området. Rapport ettersendes, den forventes å foreligge i månedskiftet mars/april.

Kulturminner og kulturmiljø:

Berøres ikke.

Nærmiljø, grønnstruktur og friluftsliv:

Det er lagt inn en grønnkorridor langs elvebredden ned mot utløpet av Orkla, denne er i liten grad opparbeidet. Havnebassenget blir noe mindre tilgjengelig for fritidsbåter. Liten negativ konsekvens. Avbøtende tiltak ved utbygging kan gi positiv konsekvens gjennom opparbeidelse av grøntareal og friluftsområde direkte i bakkant av havneanlegget. Deler av området kan legges til rette for tursti, fugletittetårn og brygge for kajakkutsett.

Tilgjengeligheten til området kan bedres for beboere i Råbygda gjennom en gangbru over Skjenaldelva. En støyvoll bekledd med trær vil dempe både støy og estetisk forurensning. Avbøtende tiltak vil bli hensyntatt i detaljplanene i samråd med kommunen og brukerinteressene.

Transportbehov (langs vei):

Vi opererer i planleggingen med en maksimal årlig containerhåndtering på 100 000 TEU (tilsvarende tyvefots containere) på lang sikt. Dette er en mengde som først vil komme etter

20-30 år. Når man fordeler årstrafikken over 300 dager og 15 timer per dag utgjør dette 11 trailere i timen i hver retning. Terminalaktiviteten vil naturlig bygge seg opp over tid. En håndtering av 50 000 containere i året utgjør 5-6 biler i timen, mens 30 000 containere – en dobling fra dagens nivå – vil gi 1-2 ekstra biler i timen. Generell trafikkvekst knyttet til blant annet frakt av laks forventes å gi langt større trafikkøkning enn havneutbygging. Det er videre naturlig å anta at en økt aktivitet i Orkdal kommune i form av bl.a. økt bosetting som resultat av etablering av regionhavn vil føre til utbygginger av veisystemet.
Vedlegg: Trafikktelling i og rundt Orkanger 14.1.14

Teknisk infrastruktur:

Når det gjelder vann og avløp er det allerede dimensjonert for utbygging av hele Grønøra Vest i henhold til reguleringsplan for området. Arealutvidelse utover vedtatt reguleringsplan er ifølge Orkdal kommune uproblematisk.

Befolkningsutvikling og tjenestebehov:

Områdets omfang vil gi god kapasitet i et langsiktig perspektiv. En samfunnsnytteeanalyse er under arbeid, hvor konsekvenser for sysselsetting og dermed indirekte for befolkningsutvikling og tjenestebehov vil bli vurdert grundigere, se også *arbeidsplasser*.

Arbeidsplasser:

Vi har i februar 2014 engasjert Trøndelag Forskning og Utvikling AS (TFOU) som skal gjennomføre en samfunnsnytteeanalyse. Analysen skal belyse blant annet samfunnsnyttene av dagens havn og tilstøtende næringsaktivitet, samt samfunns- og næringsnyttene tilknyttet ny havneinfrastruktur og ny virksomhet som kan forventes å oppstå som følge av etablering av regionhavn. Sysselsettingseffekten kan brytes ned på flere nivå: Den direkte sysselsettingen i havneselskapet og logistikkbedriftene på stedet, bedrifter som etablerer seg i havna og er avhengige av sjønær lokalisering, bedrifter som etablerer seg i geografisk avstand fra havna men som fortsatt er avhengige av havna, og bedrifter som er avhengige av bedrifter som er avhengige av havna.

Rapporten fra TFOU ventes i månedsskiftet april/mai, og vil bli ettersendt.

Forholdet til fremtidig strategi:

Det er gjort regionale utredninger knyttet til etablering av logistikknutepunkt hvor havnefunksjonen har inngått. Det vil være et stort regionalt behov for havnearealer fremover, samtidig som disse er vanskelige å realisere andre steder enn Orkanger. En etablering av annen virksomhet på stedet vil være en irreversibel innskrenkning av mulighetene for sjøtransport til og fra regionen, med potensiell økt langtransport på vei som følge. Etablering av økt havnekapasitet vil legge til rette for økt godstransport på sjø, som er i tråd med nasjonale målsettinger.

Regionhavn vil tilrettelegge ytterligere for næringsliv og industri i Orkdal og omegn.

Regional strategi for arealbruk (IKAP):

Retningslinje 1.4

Grønøra vest er et landbruksareal med høy kvalitet, hvor det forutsettes

tungtveiende regionalt behov for å forsvare omdisponering. Områdets regionale betydning for videreutvikling av Orkdal som industrikommune med havn vektlegges.

- IKAP tilrår at planavklaring av Grønøra vest igangsettes.

For å sikre at det ivaretas en samlet effektiv arealdisponering i havneområdene i Orkdal forutsettes innført rekkefølgebestemmelse med følgende hensikt:

- Å avvente igangsetting av utbygging på Grønøra vest inntil eksisterende næringsareal på Grønøra er avklart utnyttet.

- Nye etableringer skal ha regional betydning.

Retningslinje 1.4 i «Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen» (IKAP) viser at utvikling av havneareal på Grønøra Vest er i tråd med regional strategi for arealbruk.