

INFOSKRIV: REGIONHAVN ORKANGER

Hvorfor regionhavn

En regionhavn skal følge opp de nasjonale føringer for «overføring fra vei til bane og sjø», og henger sammen med Samferdselsdepartementets føringer for logistikknutepunkt i Midt-Norge.

Veitransporten har i lang tid vokst på bekostning av bane og sjøtransport. Med fortsatt befolknings- og forbruksvekst vil transportmengdene vokse kraftig. I planlegging av infrastruktur må vi derfor se langt frem i tid, og jobbe for å kunne håndtere både en dobling og tredobling i godsmengdene.

Veitransport vil uansett fortsette å øke, men veksten kan dempes med en satsing på sjø og bane. Det vil kreve et effektivt knutepunkt med konsentrasjon av gods, og samarbeid mellom havn, rederi og speditør.



Hvorfor 100.000 containere

Vi lanserte tidlig at en regionhavn må ha en minimums kapasitet på 100.000 TEU (tyvefots containere). Planleggingen av regionhavn på Orkanger må sees i et 50-100-års perspektiv. Da kan vi ikke se på dagens trafikk, som for 2014 kanskje kommer på 20.000 TEU. Dersom vi skal lykkes i å overføre fra vei til sjø, må vi tro på et trendbrudd hvor sjøtransporten vinner markedsandeler. Vi har kartlagt potensialet gjennom samtaler med de store samlasterne (Schenker, PostNord, Bring/Posten, DSV og Kühne & Nagel), speditørene, dagligvarekjedene og andre kjeder, samt de rederier som er aktuelle. Samtlige ser for seg at sjøtransport vil ha stor vekst.



Hvorfor tre kaier på Grønøra Vest

Kvaliteten på en regionhavn på Grønøra Vest bestemmes ikke kun av antall dekar, men hvor mange skip havna kan håndtere samtidig. Her forklarer vi hvorfor det er av avgjørende betydning at den nye havna får tre kaiplasser.

Ikke bare å «utvide senere»

Kommunestyrets forslag om en begrenset utbygging er ikke bare en reduksjon i areal sammenlignet med Trondheim Havns ønske, men begrenser også antall kaiplasser til to. Å bygge og vedlikeholde robuste havneanlegg er svært kostnadskrevende, og det vil ikke være økonomisk gjennomførbart å utvide med nytt areal og ny kai «utenpå» kaia når kapasitetskravet øker. Når anlegget blir bygget, vil de ytre rammene forbli uendret i overskuelig fremtid uavhengig av løsning. Vi planlegger regionhavn på Orkanger i et 50-års-perspektiv.

To kaier begrenser fleksibiliteten dramatisk

To kaier på Grønøra Vest vil i praksis bety én containerkai og én ro/ro-kai.

Når laksetransport en gang kommer i gang fra Hitra kysthavn, vil det skje med ro/ro-skip, som vi forutsetter vil ha inngående last til Orkanger før skipet går til Hitra. Slik Jøstenøya-løsningen er skissert, vil dette bety hyppige avganger: For å konkurrere med bil er kravet daglige anløp.

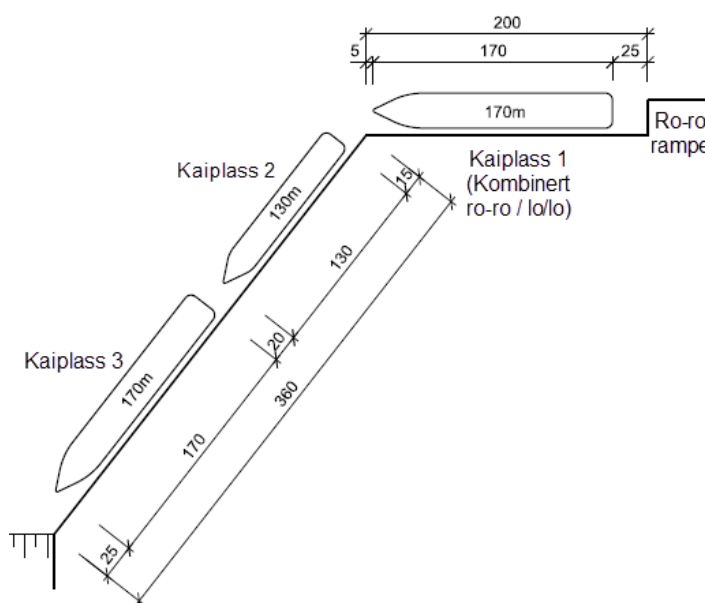
I dag anløper ett containerrederi (NCL) Orkanger fast én gang i uka, det seneste året med en god del ekstraanløp for å møte etterspørselen i markedet. En

utbygging av Grønøra Vest vil potensielt utløse en fast rute med to avganger i uka. I tillegg tyder signaler fra bransjen på at flere containerrederier ønsker å anløpe Orkanger på sikt.

På lengre sikt kan det også bli virkelighet av planene om GodsFergen – en sjøens Linjegods som vil anløpe daglig, og hvor Orkanger blir det naturlige stoppunkt i Trondheimsfjorden.

Mens et containerskip i nødsfall kan legge til ved ro/ro-kaia, kan ikke ro/ro-skip anløpe containerkaia. En havn med to kaier vil ha nådd sitt kapasitetstak allerede med et ro/ro-skip og containerskip inne samtidig, og har en meget begrenset fleksibilitet hvor skip vil måtte vente på redan. Containerskip går i linjefart etter faste tider og kan ikke vente på å anløpe.

Med støtte i fagmiljøet anser vi tre kaier som en nødvendighet for å kunne utvikle en fleksibel og fremtidsrettet havn. Kun to kaier vil redusere attraktiviteten til havna betraktelig, og gjør at vi løper en risiko for at ikke flere rederier ønsker å etablere seg på Orkanger. Da vil vi ha problemer med å innfri de overføringsmål i regionhavna som storsamfunnet etterspør.



Handlingsplan for støy

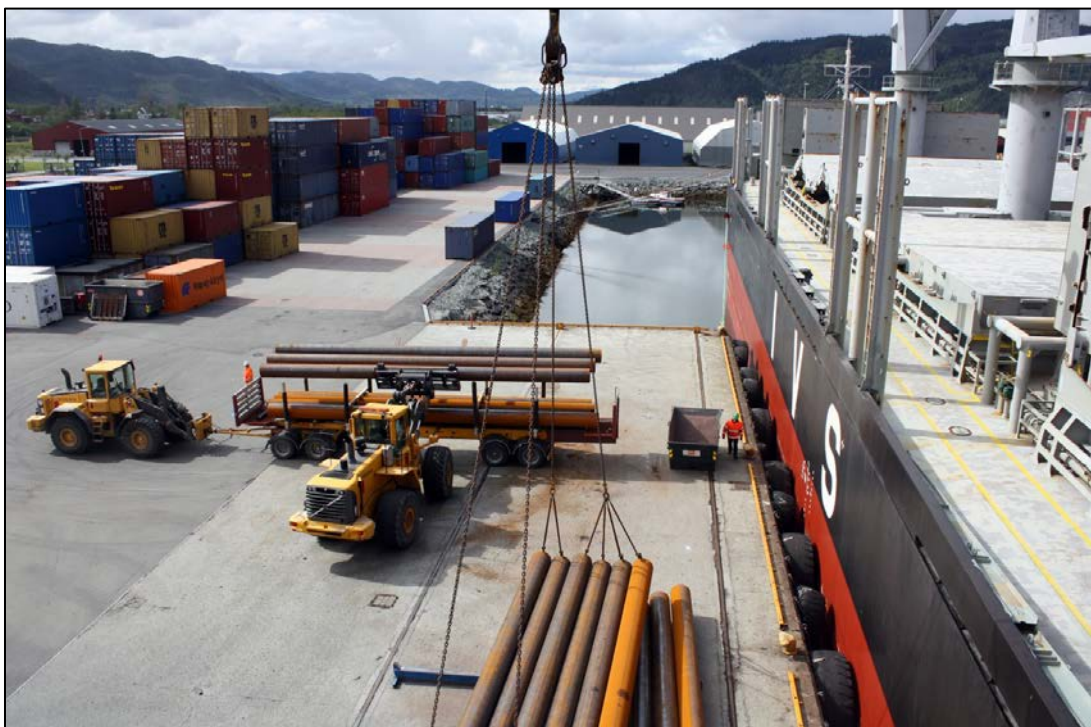
Støy har vært et sentralt tema i vår planlegging av nye havneanlegg. I 2013 utarbeidet Sweco Norge en støyrapport (oppdatert oktober 2014). Rapporten har sammen med samtaler med beboere og andre aktører vært til hjelp i utarbeidelsen av en egen handlingsplan for støy som er levert Orkdal kommune.

Arbeidet med å begrense støyen fra havnevirksomheten på Orkanger er i gang. Konsulentselskapet Niras er valgt som støykonsulent i den videre prosessen, og de har utarbeidet en handlingsplan for støy, både for nåværende og fremtidig drift samt anleggsperioden.

Handlingsplanen har tatt utgangspunkt i Sweco-rapportens forslag til videre arbeid, hvor første punkt for Grønøra Vest var at Trondheim Havn burde inngå avtale med støykonsulent i videre planlegging av havna "for å sikre at støy mot bebyggelsen i vest blir så lav som praktisk mulig". Gjennom eksisterende rammeavtale med Dr.techn. Olav Olsen AS er danske Niras valgt til dette arbeidet.

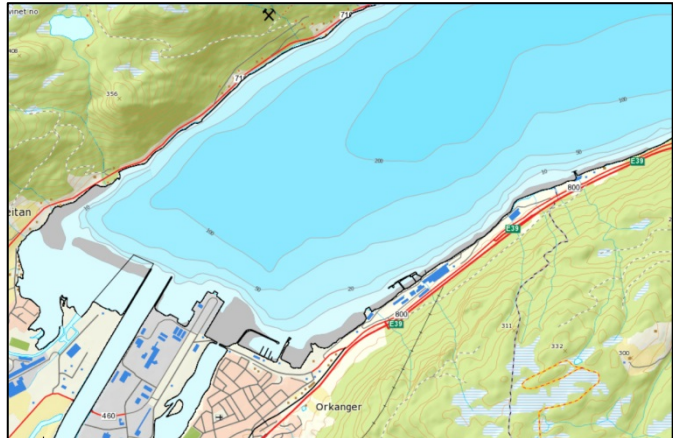
Før Niras konkluderer om hvilke støyreduserende tiltak som bør gjennomføres, vil de gjennomføre ytterligere beregninger og målinger for å redusere usikkerheten og gi et riktigere bilde av både dagens og fremtidens støysituasjon. Vi har tro på at handlingsplanen vil være til hjelp for å kartlegge støykildene og finne løsninger som bedrer støybildet.

Støybildet på Grønøra er komplekst, og bare deler av støyen kommer fra selve havneaktiviteten. I samråd med Orkdal kommune er vår handlingsplan rettet inn mot disse aktivitetene. Parallelt starter vi imidlertid en prosess hvor vi involverer sentrale bedrifter på Grønøra for å vurdere løsninger for mindre støyende drift på kort sikt også på deres områder. Videre vil det også opprettes en egen støyside på Trondheim Havns nettsted for å sikre god og oppdatert informasjon til beboerne om støyarbeidet, samt et skjema hvor de kan melde inn støyhendelser.



Hvorfor kan vi ikke bygge containerhavna på Thamshavn

Thamshavn Nord/Viggja har vært presentert som et alternativ til utbygging på Grønøra Vest. Vi har vurdert alternativet, men ser ingen mulighet for at en utbygging tilsvarende Grønøra Vest kan være realiserbart på Thamshavn. Dette er en vurdering Fylkesmannen støtter, etter å ha mottatt nærmere 200 sider med eksisterende utredninger utført av Rambøll, Statens Vegvesen og andre. Dybde og strømforhold vanskeliggjør nødvendig utfylling i sjø. Grunnforhold, veisystem og bergmasser hindrer mulighet for å skape nok areal på land.



Vi har også gjennomført møter med grunneiere og andre interessenter. Det viste seg at ingen av disse hadde tenkt containerhavn, men industrihavn. Thamshavn er uegnet som reelt alternativ til Grønøra Vest, men kan fortsatt egne seg som en mindre industrihavn. Trondheim Havn har meddelt Skaun kommune at vi kan være interessert i å delta i industrihavn dersom behovet konkretiserer seg.

Hvorfor utbygging på Grønøra Øst

Grønøra Øst har utviklet seg til en offshore-industriklynge med store virksomheter som Reinertsen, Technip, Bredero Shaw, Washington Mills, Mardahl Maskin og andre. Alle disse virksomhetene er avhengig av havn, og en kartlegging utført av Trøndelag Forskning og Utvikling viser at det er 600 arbeidsplasser knyttet til havnevirksomheten og bedrifter på Grønøra industriområde. Dette er virksomheter som har stort behov for overflatelagring. I vår kartlegging har vi hatt samtaler med disse virksomhetene. Forslaget vårt om utbygging av 15 dekar mot øst er begrunnet i deres fremtidige behov og med tanke på nyetableringer. Selv om vi vil få noe areal fra å flytte containervirksomheten fra øst til vest, er det med tanke på fremtidig vekst det er behov for nytt areal.



Spørsmål eller kommentarer kan rettes til prosjektleder [Rolf Aarland](#), 913 78 019