

Havn i Trondheimsfjorden:  
**Finnes det et Innherredsalternativ?**

Dokumentasjon av arbeid i fase 1

Trondheim/Steinkjer,

17.09.09

# Innhold:

1. Innledning
2. Oppsummering – hovedinntrykk
3. Kort beskrivelse – behov og kapasitet på havnesiden i Trondheimsfjorden
4. Interessenter – hvem er de og hvilke posisjoner har de i saken ?
5. Et alternativ på Innherred – en foreløpig vurdering
6. Videre framdrift

# 1. Innledning:

## Arbeidet i første fase

Det er igangsatt et arbeid for å vurdere om Innherred kan være et mulig lokaliseringalternativ ifbm diskusjon om ny havn i Trondheimsfjorden. Følgende aktiviteter ligger i første fase av arbeidet:

- Samle og gjennomgå utredninger og dokumentasjon, muligheter og begrensninger.
- Beskrive alternativet på et overordnet nivå. Vurdere alternativets kvalitet.
- Bekrefte oppslutning hos lokale premissgivere



**BP 1: Har vi et godt alternativ å jobbe videre med?**

Følgende er vektlagt mht kartlegging av muligheter og begrensninger:

- Planer for utvikling av havn og transportknutepunkt
- Varestrømmer – ”det store bildet” – hvem, hva, hvor?
- Få oversikt over behov og muligheter i Trondheimsfjorden totalt

## 2. Oppsummering:

# Hovedinntrykk (1)

Det er i første fase gjort en "research" jobb for å få et bilde på status mht lokalisering av ny havn. Plandokumentasjon, interessenter/aktører og type utspill er kartlagt. Inntrykkene oppsummert er:

- Sterk fokus på lokaliseringalternativer – lite fokus på behov og mål/ambisjoner
- Det arbeides for utvikling av et logistikk-knutepunkt (les: vekst/konsentrasjon av virksomhet på **ett** sted), noe som forsterker lokaliseringsdebatten.
- Det fokuseres på løsninger for området Stjørdal – Trondheim – Orkanger (TIH). Dette definerer "universet" der man leter etter løsninger, dvs ikke hele regionen.
- Mange politiske utspill ifht lokalisering (støtte og motstand).
- Det er stille fra Innherred / indre Trondheimsfjord – ingen deltagere i debatten så langt.
- Vårt inntrykk er at tidligere mislykkede prosesser knyttet til samarbeid/sammenslåing av havnene i Trondheimsfjorden samt diskusjonene omkring regionalisering i Midt-Norge påvirker og legger premisser for saken.

## 2. Oppsummering: Hovedinntrykk (2)

Bør Innherred inn i diskusjonene om fremtidig havnestruktur for Trondheim?

- Diskusjonene som går er knyttet til Trondheimsfjorden Interkommunale Havn og deres disposisjoner. Hva de prioriterer og beslutter er i prinsippet deres eget ansvar.
- Det er uenighet om hvorvidt det er behov for en ny havn. Noen hevder at man gjennom samarbeid og funksjonsdeling har kapasitet i lang tid fremover bare ved å utnytte eksisterende havner i Trondheimsfjorden.
- Skogn og Verdal (Indre Trondheimsfjord Havnevesen IKS) samhandler i utstrakt grad med Trondheimsfjorden Interkommunale Havn på operativt plan.
- De eksisterende transportstrømmene er i stor grad påvirket av strategiene og investeringene til de store aktørene innen bransjen. Dette er bl.a. en viktig faktor til at det meste av godsstrømmene i dag går nord-sør (bil til Gøteborg og båt derfra).
- En koordinert og samlet satsing fra Trøndelagsregionen vil øke mulighetene til å påvirke transportstrømmene (øst-vest) slik at Trøndelag blir et transportknutepunkt i Norden.

### 3. Kort beskrivelse:

## Behov og kapasitet på havnesiden

I dag er det nok kapasitet i havnene. Investering og lokalisering av ny havne- infrastruktur må ses i lys av følgende:

1. En ønsket/villet vekst i godstransport på sjø. Overføring av gods fra vei og endrede varestrømmer i Midt-Norden er forutsetninger for en slik vekst. Trondheim Havn jobber strategisk og er sentral her.
2. Utredning om ny godsterminal for regionen innehar ønske om å optimalisere transportinfrastrukturen. Knutepunkttenking og "intermodalitet" er sentrale elementer i den debatten.
3. I forslag til interkommunal arealplan for Trondheimsregionen (IKAP) er det stor fokus på vekst-/ekspansjonsareal i randsone (Trondheim).

Spesielt det sterke presset på attraktive sentrumsareal i Trondheim en pådriver for å finne alternative arealer for havneaktivitetene.

### 3. Kort beskrivelse:

## Behov og kapasitet på havnesiden

Havnene i regionen lokalisert på følgende steder:

- **Orkanger**
- **Trondheim (Brattøra, Nyhavna, Høvringen)**
- **Malvik**
- **Stjørdal**
- **Skogn**
- **Verdal**
- **Steinkjer**

Det er gjort en overordnet beskrivelse av regionens havner.

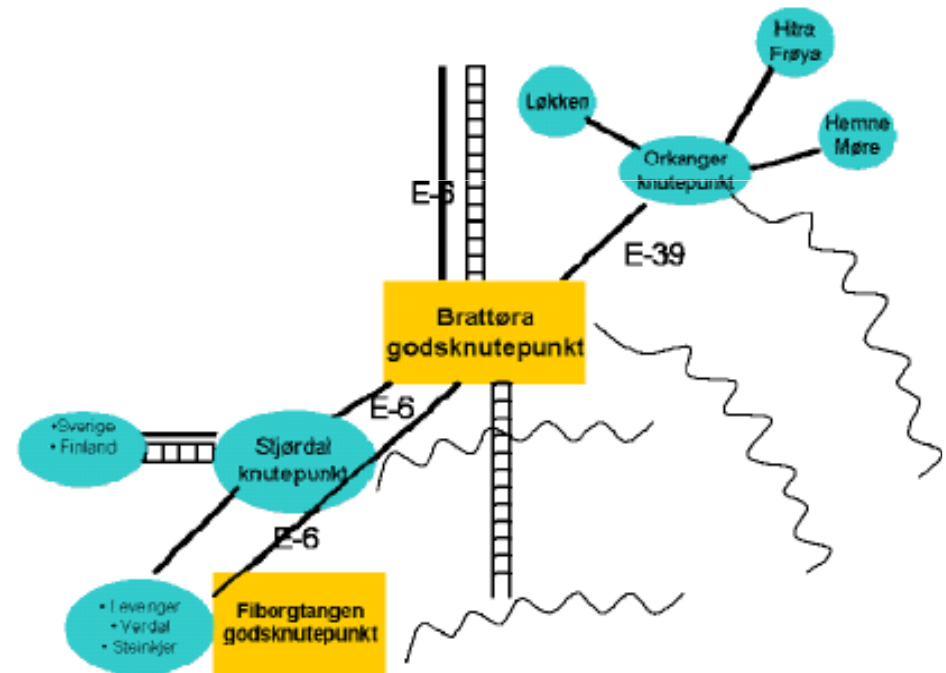


### 3. Kort beskrivelse:

## Behov og kapasitet på havnesiden

### Trondheim Havn

- Nasjonal havn: knutepunkt for gods til og gjennom regionen
- Funksjonsdelt:
  - Pir-terminalen – Passasjertransport/cruise
  - Brattøra – Stykkegods og containere
  - Nyhavna og Ila/Høvringen – bulk (vått og tørt)
  - Knutepunkter i Stjørdal og Orkanger
- Mye varetransport inn og ut av byen går om havna: omlast – vei/bane
- Retningsbalanse sjø: 84% av gods til Trondheim, 16% fra Trondheim
- Nok kapasitet, men behov for mer plass ved vekst i sjøverts godsmengder.



3. Kort beskrivelse:

## Behov og kapasitet på havnesiden

### Orkanger Havn (TIH)

- Industrihavn for smelteverksvirksomhet (Elkem og Orkla)
- Containerhavn, åpen for alle
- Kan utvides – kapasitet på land og i sjø

### Skogn

- Havn for Norske Skog (tømmer, flis, fyllstoff og olje inn, papir ut)
- Containerhavn med kapasitet til hele Midt-Norge
- Knutepunkt for biomasse
- Har jernbane

3. Kort beskrivelse:

## Behov og kapasitet på havnesiden

### Stjørdal Havn (TIH)

- Industrihavn for lokalt næringsliv
- Bulk og stykkgoods
- Utreder muligheter for lokalt knutepunkt

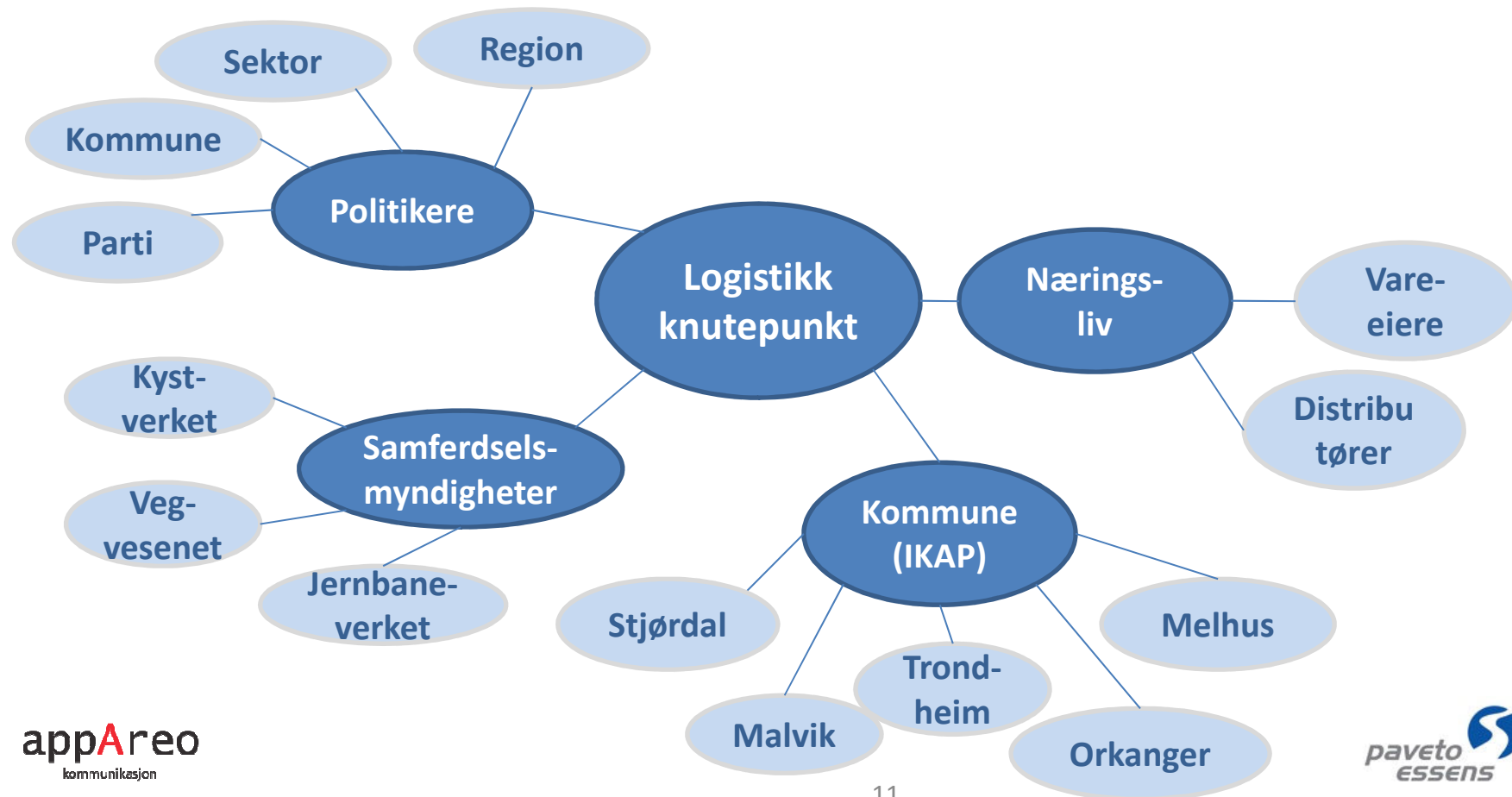
### Verdal Havn

- Industrihavn for Aker Solutions Verdal, Verdalskalk/Norfrakalk
- Stålhavn
- Godstransport Felleskjøpet
- Har jernbanespor (som ikke brukes)

#### 4. Interessenter:

## Aktører i logistikk-knutepunktet

Hvem er deltagerere i dagens diskusjon om lokalisering av havne- og transportaktivitet? Følgende bilde illustrerer noen av de som er aktive.



## 4. Interessenter: Innspill i saken

### Politikerne

- Partipolitikk – i noen utstrekning ser vi engasjement, jf FrP som har tatt stilling lokalt.
- Sektorpolitikk – Samferdselsministeren har gitt positive signaler til et alternativ på Hell. Også Per Sandberg mener Hell er et interessant alternativ.
- Kommunepolitikerne – i de mulig berørte kommunene har gått ut, jf ordfører i Stjørdal som mener det er uaktuelt å etablere et knutepunkt på Stjørdal. Ordføreren i Melhus er kritisk til Øysand.
- Regionpolitikk – Muligens påvirket av brudd i planene om regionalt samarbeid mellom Nord- og Sør-Trøndelag.

## 4. Interessenter:

# Innspill i saken

### Samferdselsmyndighetene

- Jernbaneverket har igangsatt en utredning om konseptvalg (KVU), dvs utredning for å kvalitetssikre ulike sider knyttet til en investeringsbeslutning om ny godsterminal i Trøndelag.
- Avklaring om ny godsterminal ses på som viktig avklaring før kapasiteten ved terminalen på Brattøra er sprengt.
- Fokus på stedsvalg, arealbruk og tilførselsveier for godsterminalen står sentralt.
- Statens Vegvesen og IKAP er sentrale premissleverandører i utredningsprosessen.
- KVU er viktig prosess for evt investering i ny havnekapasitet – her tas avgjørende valg mht utredningsalternativer (lokaliseringer) nå / i løpet av høsten. Jf utredningsprogrammet

## 4. Interessenter:

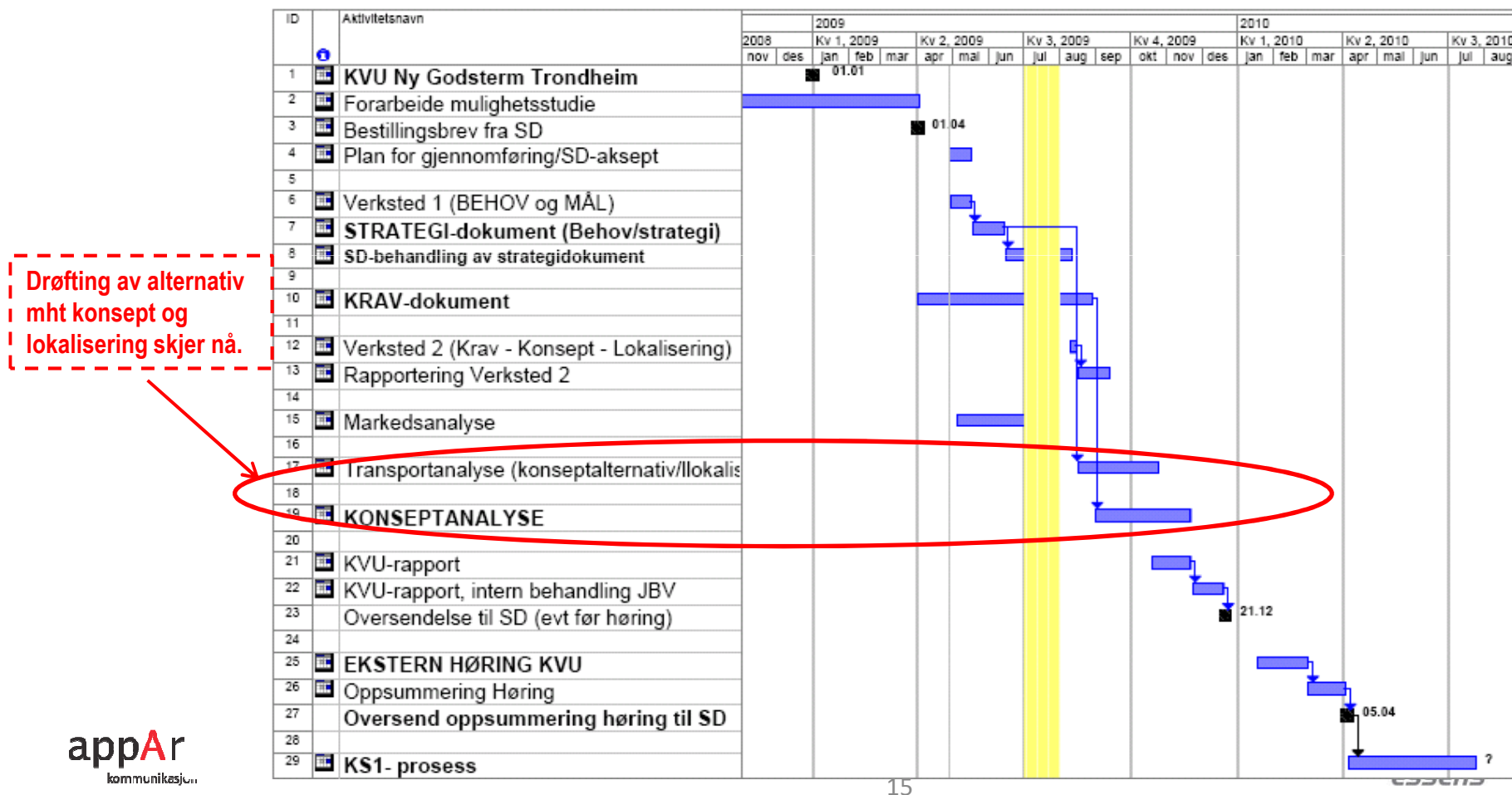
# Innspill i saken

### Samferdselsmyndighetene (forts.)

- Innspill fra KVVU-prosessen med betydning for spørsmålet om ny havneterminal:
  - Det er ulike oppfatninger om det er behov for ny havnekapasitet. TIH bruker denne prosessen til å få oppmerksomhet på eget utbyggingsønske.
  - Det er ulike oppfatninger om behovet for samlokalisering av veg – bane – havn, dvs alt på ett sted. Dette med utgangspunkt i at en stor terminal uansett krever omlasting
  - Felles oppfatning av det er svært viktig med god adkomst til hovedvegnettet (E6)
  - Befaringer har vært på områder fra Stjørdal i nord til Melhus i sør.

## 4. Interessenter: Innspill i saken

Framdriftsplanen for KVV viser at lokaliseringsdiskusjonen er i gang.



## 4. Interessenter:

# Innspill i saken

### IKAP- Kommunene

- Ser på muligheter innenfor egne kommunegrenser.
- Har lagt inn som forslag til strategiske valg for IKAP at logistikk-knutepunkt bør lokaliseres sør for Trondheim.
- Stjørdal kommune v/ordfører har uttalt at knutepunkt bør sør for Stjørdal.
- Værnesregionen som mulig ”katalysator” for aktivitet nord for Trondheim, jf strategiforslag?

### Næringsliv

- Er først og fremst opptatt av kostnader og effektivitet, samt potensial for utvikling og vekst.
- ”Samlasterne” (de som frakter varer) - opptatt av om de må kjøre gjennom/forbi Trondheim (tidstap).

## 5. Et alternativ på Innherred:

# Foreløpig vurdering og oppsummering

- Innherred er lite deltagende i prosesser så langt. Prosessen mht ny havn er ”begrenset” av kommunegrensene i Trondheim IK Havn. Dette kan gi sub-optimale løsninger.
- Innherred kan bringes inn i prosessen som et initiativ til et forsterket samarbeid:
  - Forsøke å få fokus vekk fra lokaliseringsdebatten
  - Fokuserer på mål/ambisjoner: Mer gods over på båt – næringsutvikling i regionen basert på logistikk
  - Utnyttelse av eksisterende kapasitet i stedet for nybygg.
  - Samarbeid gir bedre tid og øker regionens muligheter til å bli et transportknutepunkt i Norden.
- Uansett om prosessen fremover vil handle om etablering av et nytt transportknutepunkt som erstatter Brattøra, vil nedsiden ved et utspill være liten, oppsiden høy.

## 5. Et alternativ på Innherred:

# Foreløpig vurdering og oppsummering

- Et initiativ fra Innherred vil ha "to fronter" som begge bør forberedes
  - Politisk (samarbeid – lokalisering – regionalisering)
  - Faglig (logistisk)
- Det er viktig at et initiativ fra Innherred ikke sementerer tidligere konflikter
  - Avsender og initiativtager bør ikke være opphengt i "historien"
  - Det bør arbeides for at etterlatt inntrykk bør være positivt uansett videre utvikling og utfall i saken

## 5. Et alternativ på Innherred:

# Hva er Innherreds-alternativet

### Argumentasjon

- Det vil være både økonomisk og strategisk fornuftig å se helhetlig på havne- og logistiksituasjonen omkring Trondheimsfjorden når et nytt logistikknutepunkt skal planlegges.
- Det er allerede etablert et godt samarbeid mellom havnene i Trondheimsfjorden på det operative plan. Gjennom en tydeligere funksjonsdeling og videreutvikling av dette samarbeidet, vil det være tilstrekkelig havnekapasitet i Trondheimsfjorden i lang tid fremover selv om havnen på Brattøra stenges for vare- og godstransport.
- En ny havn krever massive investeringer, mens et forsterket samarbeid og bedre utnyttelse av eksisterende havner krever marginale investeringer.
- Gjennom å samarbeide også på det strategiske plan, og utnytte tyngden i det samlede transportvolumet, kan Midt-Norge påvirke transportstrømmene. Dermed styrkes mulighetene for å lykkes i arbeidet med å bli et virkelig logistikknutepunkt.
- Gjennom samarbeid kan Midt-Norge bidra til å få mer transport over fra bil til båt, styre varestrømmene fra nord-sør til øst-vest, og styrke mulighetene for næringsutvikling i regionen basert på logistikk.

## 5. Et alternativ på Innherred:

# Konsekvenser av et forslag

Lansering av en samarbeidsløsning krever at aktørene knyttet til Indre Trondheimsfjord Havnevesen er rede til å ta konsekvensene av en slik invitasjon. Dette innebærer bl a:

- Ikke fokusere på historikk (bl a "havarert" fusjonsforsøk)
- Ønske å diskutere hele skalaen av løsninger, fra forpliktende samarbeid til fusjon
- Gå inn i drøftinger der innflytelsen må deles med flere

Trondheim Havn har i sin strategi sagt at det er ønskelig med et forpliktende samarbeid. Det kan virke som Trondheim Havn likevel ikke ser på dette som en viktig sak nå ifbm etablering av logistikk knutepunktet. Det er uvisst hvordan de responderer på et forslag. Det kan bli påkrevd at aktørene på Innherred er "pådrivere" i denne prosessen.

## 7. Videre fremdrift:

# Fase 2

Fase 2 i arbeidet handler om å vurdere alternativ ifht om det er støtte og vilje til å jobbe videre med en samarbeidsløsning. Aktivitetene er som skissert:

### ② Vilje og støtte

- Identifisere de viktigste nøkkelaktørene i prosessen.
- Sondere blant de viktigste. Næring og industri, myndigheter, politikere:
  - Identifisere støtte/nøytral/motstand?
  - Hvem er evt pådrivere og aktive støttespillere?

**BP 2: Har vi nok støtte til å gå på banen med Innherredsalternativet? (Jobb videre, avslutt)**

- Arbeidsgruppe for industri er naturlig mottager av konklusjonene fra fase 1.
- Vi anser videre at gruppen kan være sentrale i en fase 2.
- Ettersom vi nå snakker om et annet alternativ enn utgangspunktet foreslår vi at fase 2 omfatter et arbeidsmøte i denne gruppen. Dette for å bekrefte alternativet og potensialet, og for å få innspill på retninger i det videre arbeid.

# Kilder:

- Interkommunal arealplan (IKAP): <http://www.trondheim.kommune.no/ikap>
- Trondheimsfjorden Interkommunale Havn, Strategiplan og scenarier, jf. [www.tih.no](http://www.tih.no)
- Jernbaneverket:  
<http://www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Utreddinger/Godsterminaler/Terminal-i-Trondsheimregionen/>
- Trøndelagsterminalen:  
<http://www.trondelagsterminalen.no/Mulighetsstudie/Organisering/tabid/73/Default.aspx>
- Samtaler med et fåtall nøkkelaktører på Innherred og i Trondheimsregionen

Vedlegg:

# Sagt og ment om lokalisering av ny havn

## - Havn og godsterminal på Øysand mest fornuftig

Det mener Fremskrittspartiet.



NY HAVN? – Alle ville vært enige i at Øysand hadde vært perfekt om det ikke var for miljøhensynene og hensyn for dyrka mark, mener havnedirektør Wollert Krohn-Hansen (t.v.) og Rolf Aarland (nr.2 f.h.). Morten Ellefsen, Tord Lien og Jan Ole Sund i Frp er enige, og ser for seg både havn og godsterminal på Øysand.

Trønderbladet, 2.9.2009

Vedlegg:

# Sagt og ment om lokalisering av ny havn




Foto Samferdselsdepartementet

Samferdselsminister Liv Signe Navarsete og Stjørdal-ordfører Johan Arnt Elverum.

## Navarsete har tro på Hell/Muruvik havn

Samferdselsminister Liv Signe Navarsete mener at dette er en bedre lokalisering enn Øysand.

Publisert 25.06.2009 kl 10:37 Oppdatert 25.06.2009 kl 10:37

 [Skriv ut](#)



Vedlegg:

# Sagt og ment om lokalisering av ny havn



**Samferdselsdepartementet har gitt Jernbaneverket i oppdrag å gjennomføre en utredning om ny jernbanegodsterminal for Trondheimsområdet.**

Publisert 17.04.2009 11:50.

 Skriv ut  Del/tip

## NY GODSTERMINAL I TRONDHEIM

Utredning ny godsterminal i Trondheim

40 mill. til godsterminal

Vil stanse godsterminal på Leangen

Varaordføreren i Trondheim reagerer

40 millioner til godsterminal

Nei til godsterminal

Kamp om Brattøra

Næringslivet krever større godsterminal

Plasseringen uavklart

Jernbaneverket revurderer Leangen

- Godsterminal på Leangen kan bli skrinlagt

ALLE SAKER

Departementet skriver i et brev til Jernbaneverket at en ny godsterminal må påregnes å koste mer enn 500 millioner kroner, og at det derfor ska gjennomføres kvalitetssikring i en tidlig fase.

Analyseområdet skal ikke være begrenset til Trondheim kommune, blir det påpekt.

Departementet skriver også at det er viktig å starte arbeidet med å finne en framtidig terminalløsning i god tid før kapasiteten blir sprengt på den nåværende terminalen på Brattøra i Trondheim.

### Viktig knutepunkt

Brattøra, med jernbanens godsterminal og havneterminaler, er det største godsknutepunktet for varetransporten mellom Trøndelag, Østlandet og Nordland.

Samferdselsdepartementet vil så snart som mulig ha en arbeids- og framdriftsplan for en såkalt konseptvalgutredning (KVV), som skal omfatte både stedsvalg, arealbruk og tilførselsveier. Utredningen skal utføres i samråd med Statens vegvesen.

Vedlegg:

## Vil bli knutepunkt innen biomasse

Norske Skog, NTE, Allskog og SIVA vil gjøre Fiborgtangen til et internasjonalt kompetanseknutepunkt innen foredling av biomasse.

KNUTEPUNKT: Daglig leder Olav Dehli og eierne bak den nye industriinkubatoren vil etablere Fiborgtangen som et internasjonalt kompetanseknutepunkt innen foredling av biomasse. Foto: Svein Helge Falstad

Av Svein Helge Falstad

Publisert: 08.09.2009 kl. 10:14 Endret: 08.09.2009 kl. 10:37

Med det nyetablerte utviklingselskapet Fiborgtangen Vekst AS vil Norske Skog, Nord-Trøndelag Elektrisitetsverk (NTE), skogeierforeningen Allskog og SIVA danne en industriinkubator som skal styrke Fiborgtangens posisjon som industrisenter for foredling av biomasse.

Grunnlaget for satsingen er partenes kompetanse innen treforedling, kraftproduksjon og skogbruk kombinert med Fiborgtangens posisjon og styrke som industrisenter for foredling av biomasse til papir, energi og andre produkter.

Nord-Trøndelag Fylkeskommune og det statlige Selskapet for industrivekst (SIVA) har hver gitt tilsagn om driftsmidler for selskapet over en 5-års periode.

### Varmeandelen må utnyttes

- Konkret ser vi muligheter til å realisere industrianlegg som kan produsere elkraft, biodrivstoff og varme basert på biomasse. Varmeandelen må utnyttes i tilknyttet industri, opplyser dgelig leder Olav Dehli i en pressemelding.

Fiborgtangen Vekst skal arbeide innen 3 strategiske hovedområder:

1. Etablere Fiborgtangen som et internasjonalt kompetanseknutepunkt innen foredling av biomasse.
2. Utvikle og synliggjøre forretningsmuligheter i Norske Skog Skogns verdikjede sammen eierne og sammen med øvrige virksomheter.
3. Drive forretningsutvikling.

### Skal bidra til viktige klimamål

Fiborgtangen Veksts eiere har også en ambisjon om at industrien på Fiborgtangen skal bidra til å nå viktige klimamål, samtidig som utnyttelse av skog og biomasse fra landbruket må være lønnsomt.

- Med etableringen av Fiborgtangen Vekst ønsker vi å utvikle en industri som kan levere ny fornybar energi og dermed møte disse utfordringene. Vi forventer at virkemidler og støtteordninger etableres og bidrar til at norsk industri får tilsvarende rammebetingelser som andre europeiske land, sier Dehli i pressemeldingen.



Vedlegg:

# Samlet godsvolum veg, bane og sjø

Transportvolumene i regionen

Tabell 22: Summert transportmatrise 2006 og 2007-undersøkelsen. 1000 tonn/år

1000 tonn/år	TIL										
FRA	Utland sør	Sør-Norge	Oslo	Møre & Romsdal	Sør-Trøndelag	Trondheim	Brattøra	Nord-Trøndelag	Nord-Norge	Utland øst/nord	Totalt
Utland sør	13	15		125	34	158	11	71	26		453
Sør-Norge	15	23	32	326	34	259	78	295	127	1	1189
Oslo				79	20	134	367	124	100		823
Møre&Romsdal	118	297	160	581	51	253	81	85	34	87	1748
Sør-Trøndelag	32	20	31	48	97	264	584	310	46	117	1549
Trondheim	10	51	39	183	198	8	5	483	278	44	1298
<b>Brattøra</b>	<b>24</b>	<b>81</b>	<b>137</b>	<b>94</b>	<b>1577</b>	<b>80</b>	<b>738</b>	<b>316</b>	<b>202</b>	<b>1</b>	<b>3251</b>
Nord-Trøndelag	106	220	115	140	177	316	183	216	67	28	1566
Nord-Norge	25	71	44	38	32	106	102	47			463
Utland øst/nord		8	6	89	74	110	22	93	6	6	412
<b>Totalt</b>	<b>341</b>	<b>785</b>	<b>564</b>	<b>1702</b>	<b>2294</b>	<b>1686</b>	<b>2170</b>	<b>2041</b>	<b>886</b>	<b>283</b>	<b>12751</b>

Vedlegg:

# Samlet godsvolum veg, bane og sjø

