

Orkdal kommune  
Postboks 83  
7301 Orkanger

## Innsending av forslag til detaljregulering med konsekvensutredning for havneområde og industri på Grønøra vest

Vedlagt følger forslag til detaljregulering med konsekvensutredning for havneområde og industri på Grønøra vest.

Planen er en oppfølging av vedtatt arealbruk i kommuneplanens arealdel og legger til rette for utfylling til havneformål og opparbeiding av bakarealer til industri og logistikk. Det er foreslått å anlegge kaianlegg mot nord med kapasitet for fortøyning av to samtidige båter. Mot vest avsluttes utbyggingen med en fyllingskant. Det vil ikke bli lagt til rette for havneaktivitet vest for havneanlegget og dette området er foreslått som hensynssone for bevaring av naturmiljø.

Planbeskrivelsen gir en inngående beskrivelse av planen og oppsummering av konsekvenser av utbygging. Det er utredet konsekvenser av utbygging for flere tema i henhold til planprogrammet. Delutredninger er vedlagt.

Trondheim Havn vil med planforslaget legge til rette for utbygging av et havneareal med stor kapasitet. Det drives i dag havnevirksomhet på Grønøra øst, men her er det begrensede arealer for utvidelse og kapasiteten er under press. Trondheim Havn vil gjøre tiltak for å øke effektiviteten på østsiden for å utnytte området bedre og for å skape forutsetninger for videre vekst i havneaktiviteten totalt. Det forventes ikke tilstrekkelige godsmengder i sjøfrakt til å forsvare en utbygging på vestsiden umiddelbart. Dette vil sannsynligvis bety en stegvis utvikling, basert på både nyetablering og flytting av havneaktivitet. Trondheim Havn arbeider på flere fronter for å øke mengdene som kan fraktes på båt til og fra regionen. Det vil ta lang tid å videreutvikle markedet for godstransport til og fra regionen. Det må også legges til rette for lager, logistikk og industri med havnebehov for å bidra til inntjening på området.

Havnevirksomheten på Orkanger har en viktig funksjon for lokalt næringsliv i tillegg til funksjonen for regionens logistikksystem. Etablering av en havn med tilstrekkelig kapasitet er en viktig brikke for å kunne nå målsetningene om å øke godstransporten på sjø. Orkdal kommunes satsing på økt næringsetablering og tilrettelegging av et stort bakareal som kan benyttes av industri med potensial for godsfrakt på sjø, er viktige faktorer som vil bidra til økonomien i prosjektet.

Et havneanlegg er et infrastrukturtiltak som er meget kostnadskreven, hvor inntjeningen er langsiktig og marginal. Gjennom reguleringsarbeidet av området er det laget et grunnlag for en kostnadskalkyle av utbyggingen. En vedtatt reguleringsplan vil redusere utviklingsrisikoen betydelig og gjøre videre beregninger sikrere. I tillegg til kostnader ved utbygging, må en få et relativt sikkert bilde av inntjeningspotensialet og etablere en investeringsstrategi for prosjektet før en investeringsbeslutning kan tas.

Orkdal kommune har i kommuneplanen lagt inn flere rekkefølgebestemmelser som skal være oppfylt før havneanlegget tas i bruk. Trondheim Havn har valgt å ta ut noen av disse bestemmelsene fra reguleringsplanen på grunn av svak sammenheng med utbyggingen og at rekkefølgekravene vil gjøre gjennomføringen av planen vanskelig. Tiltakene er tegnet inn på plankartet, men ikke tatt med i bestemmelsene til planen.

Bakgrunnen for at vi velger å utelate rekkefølgekravene fra planen, er vår forståelse av tiltaket det legges til rette for (art og omfang) sett opp mot det juridiske grunnlaget i Plan- og bygningsloven og Havne- og farvannsloven. Planen skal være realistisk og gjennomførbar.

Havne- og farvannsloven gir bestemmelser for hvordan havnekapitalen kan anvendes. Dette er kapital som er opptjent gjennom havnevirksomhet og det er i loven regulert at anvendelsen er til havneformål. Utbygging og utvikling av havnevirksomhet er opplistet i § 48, forvaltning av havnekapitalen. Hvordan dette skal forstås og avgrenses, er drøftet i lovens forarbeider. Her finnes en vurdering som konkluderer med at det er vanskelig å fastsette innholdet av begrepet «utbygging og utvikling». «Det må dog trekkes en grense mot utgifter som andre samferdselssektorer enn havnen skal dekke.» Ut fra dette ser Trondheim Havn et behov for å være varsom med å inkludere samferdselstiltak som ikke er direkte relatert til utbyggingen.

Plan- og bygningsloven hjemler rekkefølgebestemmelsene og åpner for at det inngås avtaler med utbygger om fordeling av kostnader. Det er et krav om at tiltaket skal ha saklig sammenheng med gjennomføring av planen og skal stå i rimelig forhold til utbyggingens art og omfang. Dette er den juridiske bakgrunnen for vår vurdering av å ta bestemmelsene ut av planforslaget. Det er også gjort en grov kostnadsvurdering av tiltakene.

I forbindelse med utarbeiding av konsekvensutredningen for planforslaget, er det laget en trafikkanalyse for havnevirksomheten. Denne viser de trafikale konsekvensene av havnevirksomheten når det håndteres 100 000 containere årlig. Fullt utbygd vil planområdet gi en økt turproduksjon ut på veinettet på ca 1250 kjøretøy pr døgn. Av disse er 1000 kjøretøy tungtrafikk. Det er generelt høy trafikkvekst i området og trafikken fra planområdet vil kun utgjøre en liten del av totaltrafikken på de ulike veilenkene i 2045. Det er kun på Fv 460, Grønørveien og Havneveien at trafikken fra planområdet utgjør mer enn 10 % av totaltrafikken.

Rekkefølgebestemmelser fra kommuneplanens arealdel som ikke er videreført som rekkefølgebestemmelser i reguleringsplanen:

1. Gang-/sykkelbru over Skjenaldelva og "snarvei" til eksisterende gang- og sykkelveinett  
Ny gang-/sykkelbru over Skjenaldelva vil gi en snarvei for gående og syklende fra Orkanger til Gjølme, men det er i dag en kobling for gående og syklende mellom Orkanger og Råbygda via

fotgjengerkryssinger av Fv 460 direkte øst for E39. Foreslått utbygging av Grønøra vest vurderes ikke å gi denne gruppen dårligere vilkår enn i dag. Tiltaket foreslås som følge av dette utlatt fra planforslaget.

Tiltaket er kostnadsberegnet til 9 747 500 kr.

## 2. Separat gang/sykelbru sør for Grønørbrua

Grønørbrua har i dag en ikke tilfredsstillende tilretteleggelse for gående og syklende. Fortau langs kjørebanelen er kun 1,6-1,8 meter bredt, inkludert bred kantstein. Dersom Havneveien ikke stenges for trafikk vil foreslått utbygging av Grønøra vest føre til økt trafikk over broen og høyere tungtrafikkandel. Selv om det ikke er registrert ulykker med personskader på Grønørbrua de siste 10 årene gir utformingen av fortauet på broen risiko for ulykker med høy alvorlighetsgrad. På bakgrunn av dette foreslås det gjennomført tiltak for å sikre minimum 2,5 m fortausareal for gående og syklende over Orkla. Dette kan løses ved ny separat gang- og sykkelbru, men også ved å utvide eller omdisponere arealene på dagens bru. Broen er i dag cirka 9,25 meter bred fra rekkverk til rekkverk. Med 2,5 m fortausareal er det plass til 6,25 meter til kjørefelt og 0,5 meter til sideareal nord for kjørefeltene.

Dersom Havneveien stenges for trafikk vil trafikken på Grønørbrua reduseres i forhold til 0-alternativet og foreslått utbygging av Grønøra vest vil i svært liten grad belaste broen. Foreslått utbygging av Grønøra vest kan da ikke si å gi gående og syklende over bruene dårligere vilkår enn i dagens situasjon.

Tiltaket er kostnadsberegnet til 41 900 000 kroner.

## 3. Planfrie fotgjengerkryssinger av Fv 460

Det foreslås ikke at tiltaket tas med i planforslaget da trafikken fra foreslått utbygging kun vil utgjøre drøyt 10 % av fremtidig trafikk på Fv 460. Som alternativ til planfri kryssinger mellom gang- og sykkelveier foreslås det at det gjøres mindre kostbare avbøtende tiltak i kryssingen. Med bakgrunn i anbefalingen i Håndbok V127 Gangfeltekriterier anbefales det at fartsgrensen på Fv 460 nedskiltes til 50 km/t og at gangfeltet utformes som opphøyd gangfelt, for å redusere farten ytterligere ved gangfeltet.

Tiltaket (etablering av planfri fotgjengerkryssing) er kostnadsberegnet til 10 760 000 kroner.

Trondheim Havn ser behov for en streng vurdering av hva som er nødvendige tiltak for å realisere prosjektet. Et infrastrukturtiltak av denne typen har behov for tilførte midler fra Havnekapitalen som ikke vil bære avkastning på veldig mange år. Utbyggingskostnaden uten rekkefølgekravene er alene stipulert til mellom 500 000 000– og 1 000 000 000 kroner. En realisering av utbyggingen vil utgjøre et bidrag til infrastrukturen og næringsutviklingen i Midt-Norge, og prosjektet kan ikke bære større kostnader enn strengt nødvendig. En slik ressursbruk vil også være i strid med Havne- og farvannsloven.

Trondheim Havn ser frem til et konstruktivt samarbeid med Orkdal kommune i forbindelse med behandling av planen med presentasjon for politikere og allmennheten.

Med hilsen  
for Trondheim Havn IKS

Einar Hjorthol

Tittel	Utarbeidet av	Datert
Havneområde og industri på Grønøra vest. Detaljregulering med konsekvensutredning. Planforslag til offentlig ettersyn.	Alt. arkitektur as	13.12.2016
Plankart	Alt. arkitektur as	07.10.2016
Reguleringsbestemmelser	Alt. arkitektur as	13.12.2016
ROS-analyse	Alt Arkitektur as	07.10.2016
Høringsuttalelser til planprogram		
Trafikkanalyse Regionhavn Orkanger	Norconsult	23.11.2016
Kostnadsoverslag rekkefølgekrav for GS- og veganlegg, notat og beregning.	Norconsult	23.10.2016
Grønøra vest, Orkanger, havneutbygging – geoteknisk vurdering for reguleringsplan.	Rambøll	23.09.2016
Konsekvensutredning naturmangfold.	Rambøll	30.09.2016
Regionhavn Orkanger – konsekvenser for fugl	Miljøfaglig utredning	29.09.2016
Regionhavn Grønøra – konsekvensutredning anadrom fisk og ål.	Sweco	29.09.2016
Regionhavn Orkanger. Konsekvensutredning forurensning.	Rambøll	01.10.2016
Utredning av luftforurensning. Regionhavn Orkanger.	Norconsult	15.08.2016
Grønøra vest, risikivurdering av sedimenter, trinn 1	Rambøll	06.02.2015
Trondheim Havn, regionhavn Orkanger. Miljøtekniske undersøkelser – datarapport.	Rambøll	31.05.2016
Regionhavn Orkanger. Konsekvensutredning – støy.	Brekke & Strand Akustikk	02.10.16
Regionhavn Orkanger. Helhetlig miljøplan	Rambøll	01.10.2016