

► Mulighetsstudie Sørsikaia næringsområde

Januar 2025



Bakgrunn

Trondheim Havns formål

- Interkommunalt selskap som skal samordne og utvikle en effektiv, sikker og rasjonell havnevirksomhet for en konkurransedyktig sjøtransport i Midt-Norge.
- Sikre fremkommelighet i kommunenes havner og sjøområder
- Ivareta forvaltningsmessige oppgaver som påligger kommunene etter havne og farvannsloven.
- Utgjøre et konkurransedyktig havnetilbud for brukerne.
- Engasjere seg i alle former for havnetilknyttet virksomhet, herunder samferdselsspørsmål og næring-sutvikling som ... finnes hensiktsmessig og økonomisk fordelaktig for havneselskapet og næringslivet havnene skal betjene.
- Et havnekraftig Trøndelag

Kai, bakareal og infrastruktur

- Dagens havner er en arv fra fortiden
- Mangel på areal foreffektiv godshandtering.
- God adkomst, gode tilførselsveger.
- Beredskap – Havnene veldig viktig. TH er en av 2 havner
- Forsvaret har pekt ut som strategisk særlig viktig framover.
- Areal viktig for å lokke til seg nyetableringer, samt sunn utvikling for eksisterende næringsliv.
- Store kostander og lange prosesser forbundet med å skape nytt havnenært næringsareal
- Havet – en vedlikeholdsfri motorveg for frakt av gods.

Næringsutvikling

- Effektiv transport, praktisk og økonomisk
- Over 90% av norsk eksport går ut av landet pr skip.
- Eksportmål om 50% økning innen 2030 i eksportreformen «Hele Norge eksporterer»
- OECD regner med at 50% av veksten i verdensøkonomien fram til 2030 vil komme fra havet
- Vegtransport – Hvor tilgjengelig vil biltransport være i framtiden. Kostnader, ruter til og fra Europ, miljøkrav, veipricing
- Gunstig for norske transportører da økt transport på sjø vil føre til færre utenlandske vogntog på vegene.
- Viktig at havnene har areal og infrastruktur for å støtte opp om denne utviklingen.

Bakgrunn - interviewer juni 2024

Transportbehov

Trafikksituasjon er viktig for mange, men ikke for alle

- For noen må trafikk-løsningen knyttet til egen virksomhet være slik den er i dag
- Noen hadde behov for justeringer
- Viktig med kortest mulig vei ut/inn til og fra E6
- Litt mer enveiskjøring for å sikre effektiv transportavvikling
- Utfordring med blanding av trafikk internt mellom virksomheter og annen trafikk utenfra
- Alle dagens adkomster til havneområdet er viktige å beholde

Arealbehov

Trafikksituasjon er viktig for mange, men ikke for alle

- Enkelte har behov for mer areal
- Mangel på oppstillingsplass på kaia
- Enkelte har for mye areal
- Behov for areal til parkeringsplasser
- Samspillet mellom næringsareal og byutviklingsareal
- Behov for utvidelse av havneareal i sør
- Begrenset mulighet for økt areal for eksisterende virksomheter

Kai og tilgjengelighet

Trafikksituasjon er viktig for mange, men ikke for alle

- Viktig med kai-tilgjengelighet for mange, men ikke for alle
- For enkelte kan bare deler av kaia benyttes pga. grunnforhold og størrelse på skip
- Utvidelse av kaia i sør er veldig viktig på sikt
- Anløpstid og frekvens er høyst ulikt for virksomhetene
- Noen har flere anløp i uka
- Andre har to- tre ganger i året
- Behov for mer havnenært bakareal til mellomlagring og utvidelse av egen virksomhet

Bakgrunn - oppsummering kickoff møtet juni 2024



Analyse

Kontekst



- Trondheim havn har et strategisk belegenhet ift til fjorden og E6

Historisk utvikling

1958



1972



1992

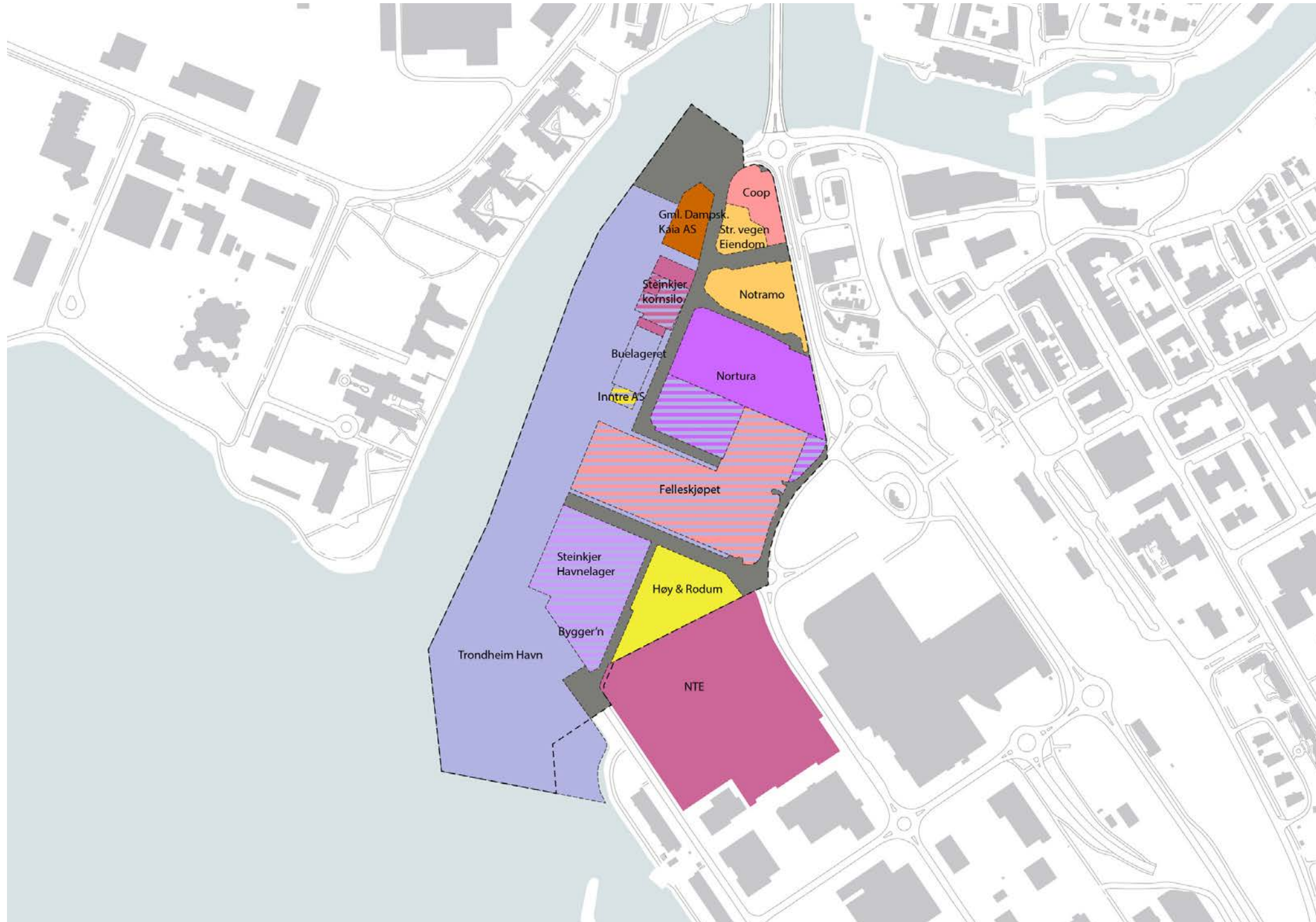


2014



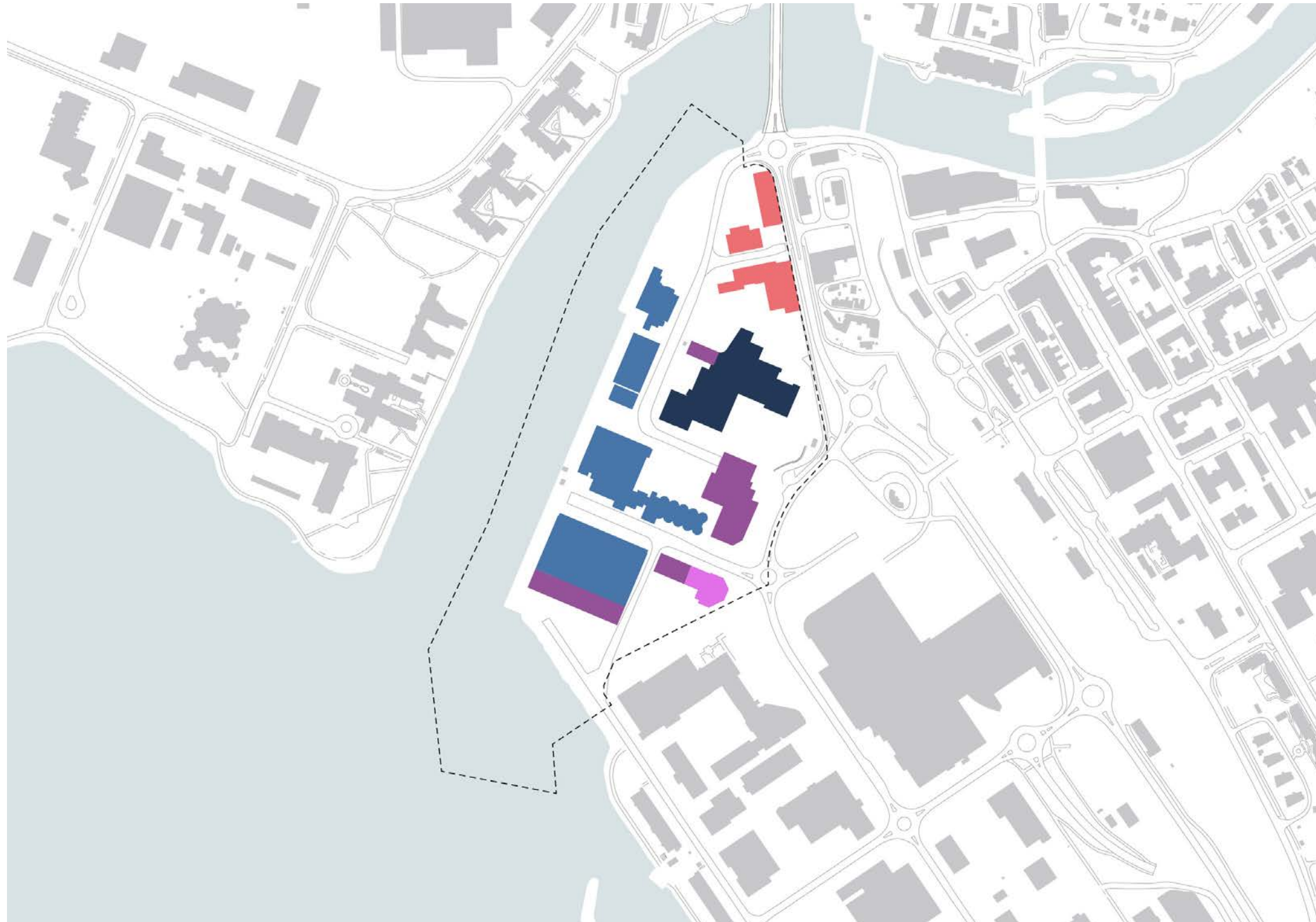
- Havneområdet har utviklet seg fra en liten havn til dagens form.
- Kapasitet og bygningsstørrelser har endret seg med det.

Eiendom



- Trondheim havn eies kaianlegget og en stor del av planområdet

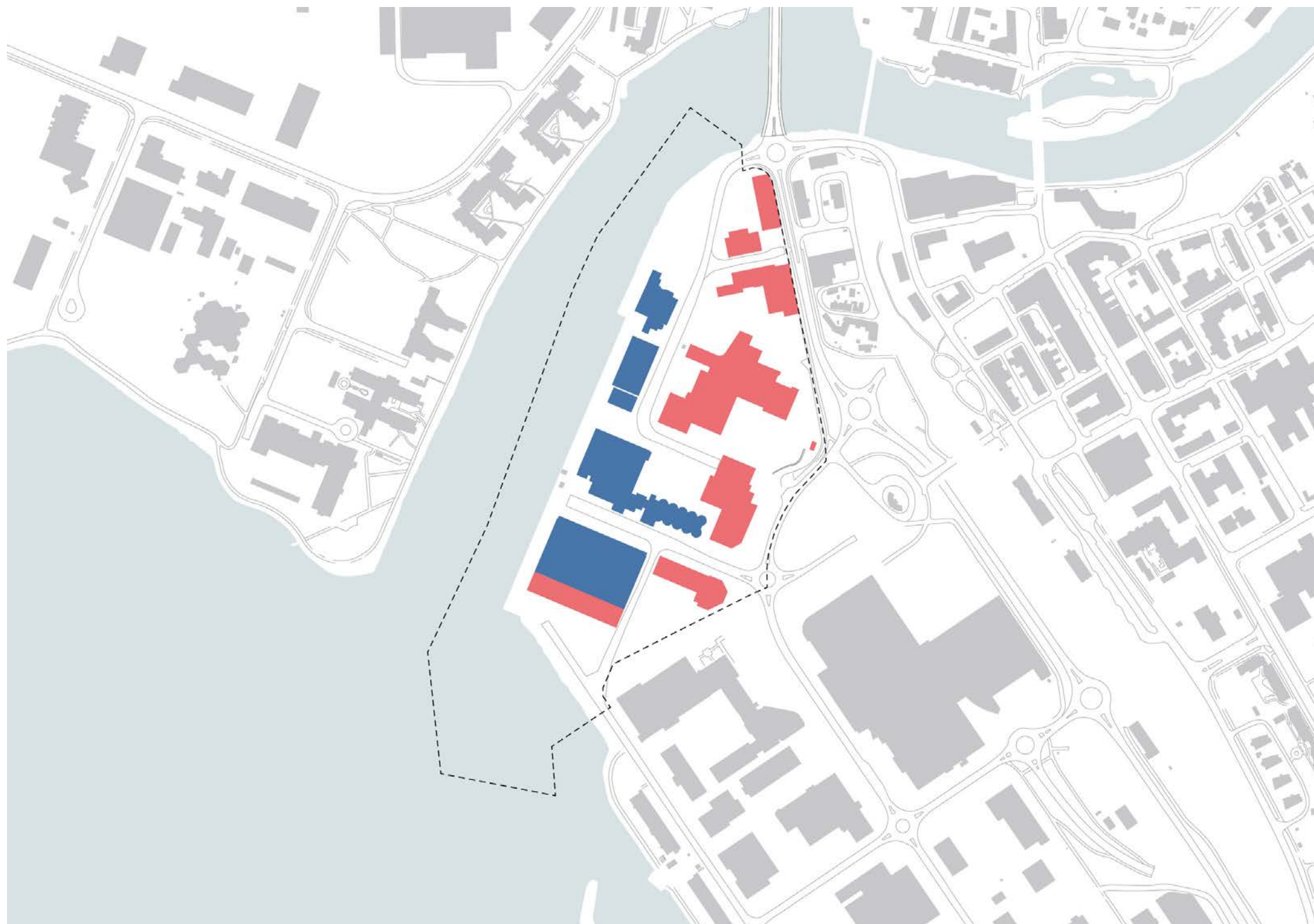
Funksjoner



- Grovt sett er det fire typer funksjoner: Funksjonene knyttet til havnen (lageret), slakteri, kontorer og handel som tiltrekker kunder
- Funksjonene styrke ikke hverandre

- Lagring av råvare
- Slakteri
- Næring/ handel/ butikk
- Kontor
- Helse

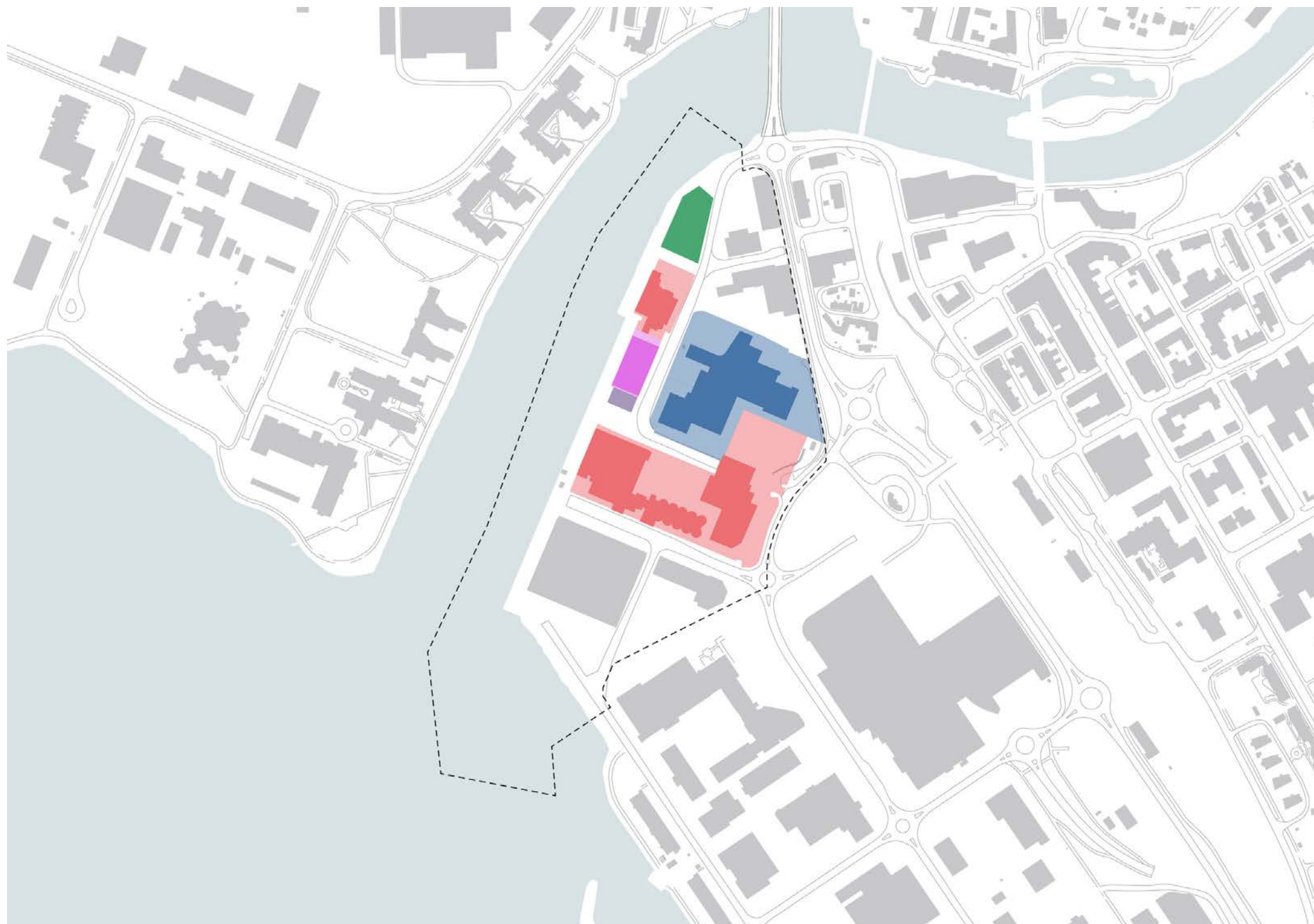
Kai tilgang



- Det er et klart skille mellom havnevirksomheter og de øvrige funksjonene
- Havnevirksomhetene har behov til både tilgang til kaianalegget og E6, mens de øvrige funksjonene har behov for god tilgjengelighet for bil

■ Behov for kaikanten
■ Ingen behov for kaikanten

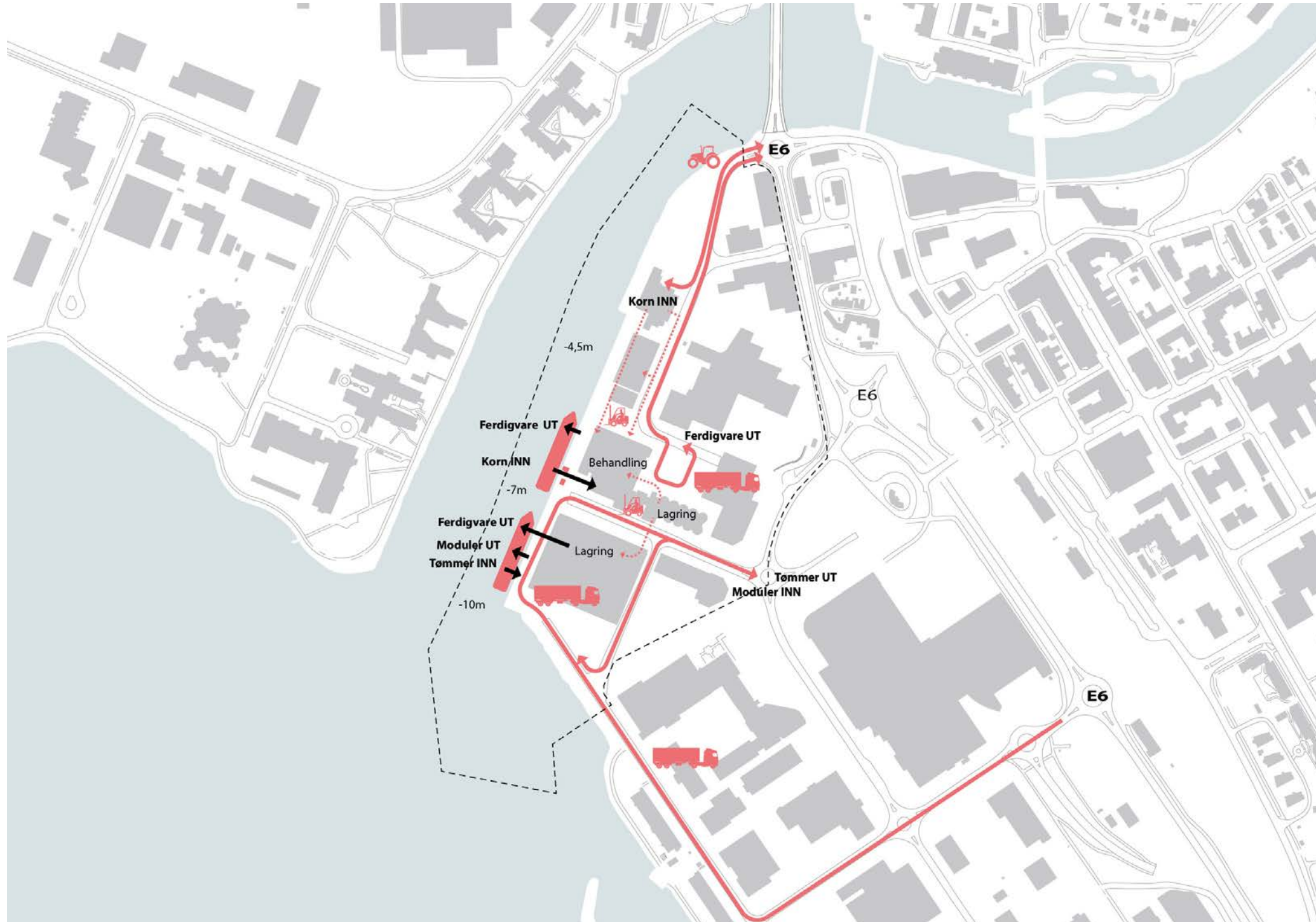
Areal behov



- Det er behov for mer lagerskapasitet
- Noen areal ligger brak
- Noen har for mye areal

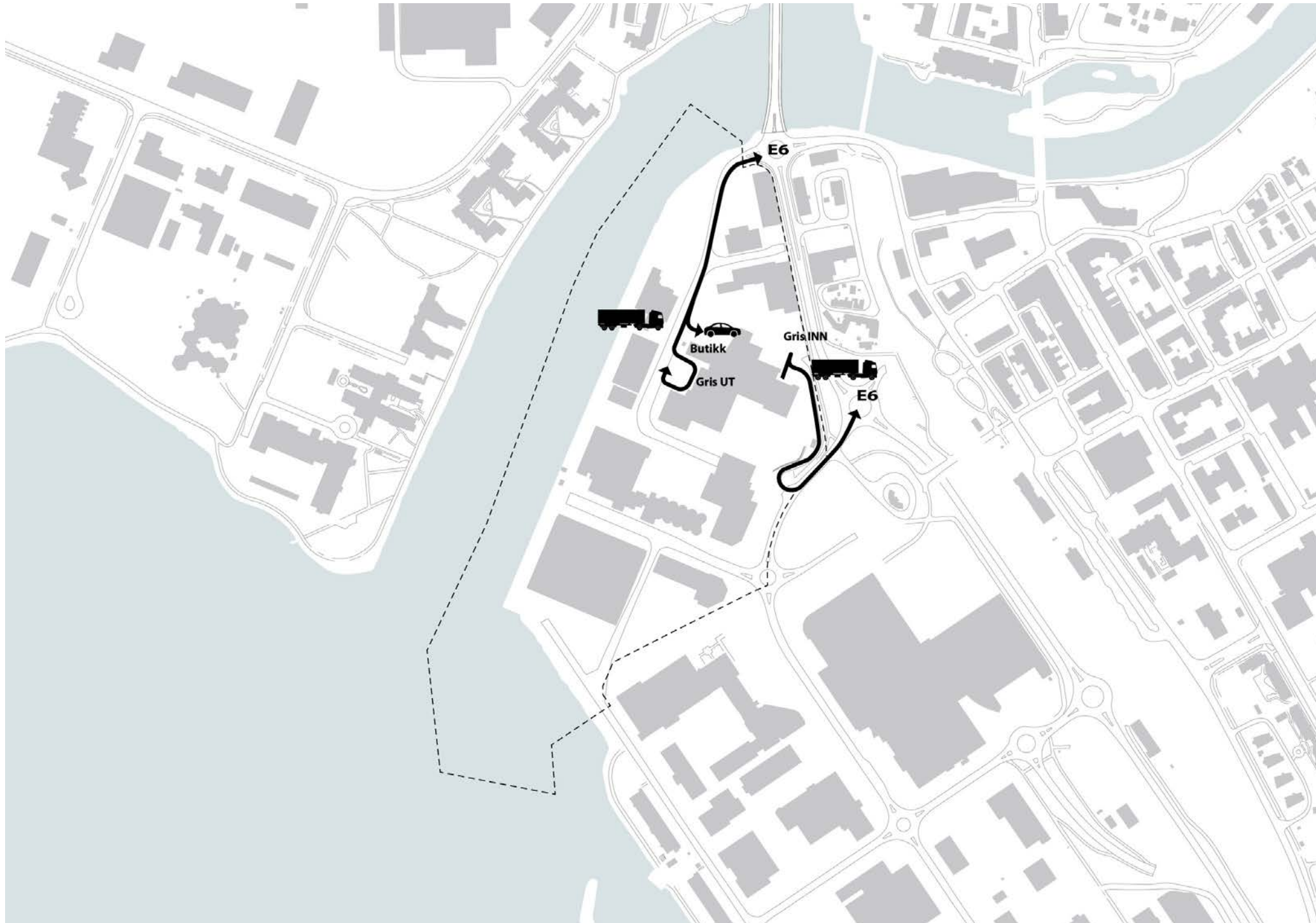
- Behov for mer areal
- Behov for mindre areal
- Ligger brak
- Buelager (skal rives)

Logistikk havn



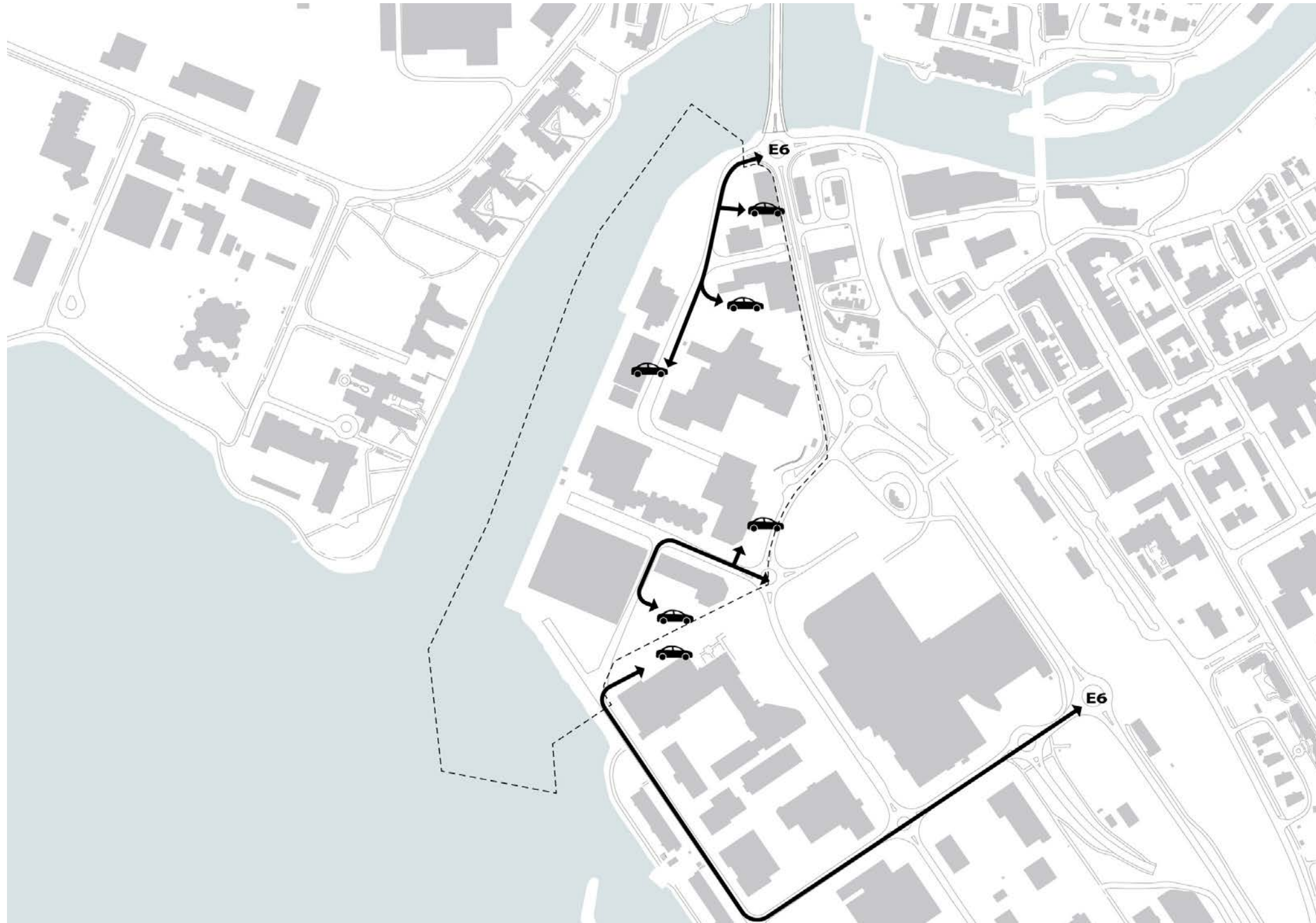
- Logistikkssystemet for havneområdet er omfattende.
- Den er avhengig av ulike transportmidler og havnedypden, den har ulike adkomstpunkter til E6, og den trenger både intern og ekstern logistikk.

Logistikk Nortura



- Logistikksystemet for Nortura er avhengig av to adkomster fra E6
- Lasterbiller med levende gris kjører inn via Hamnegata
- Ferdigstaktet blir hentet via Hamnegata
- Butikk som tiltrekker kunder som kommer med bil

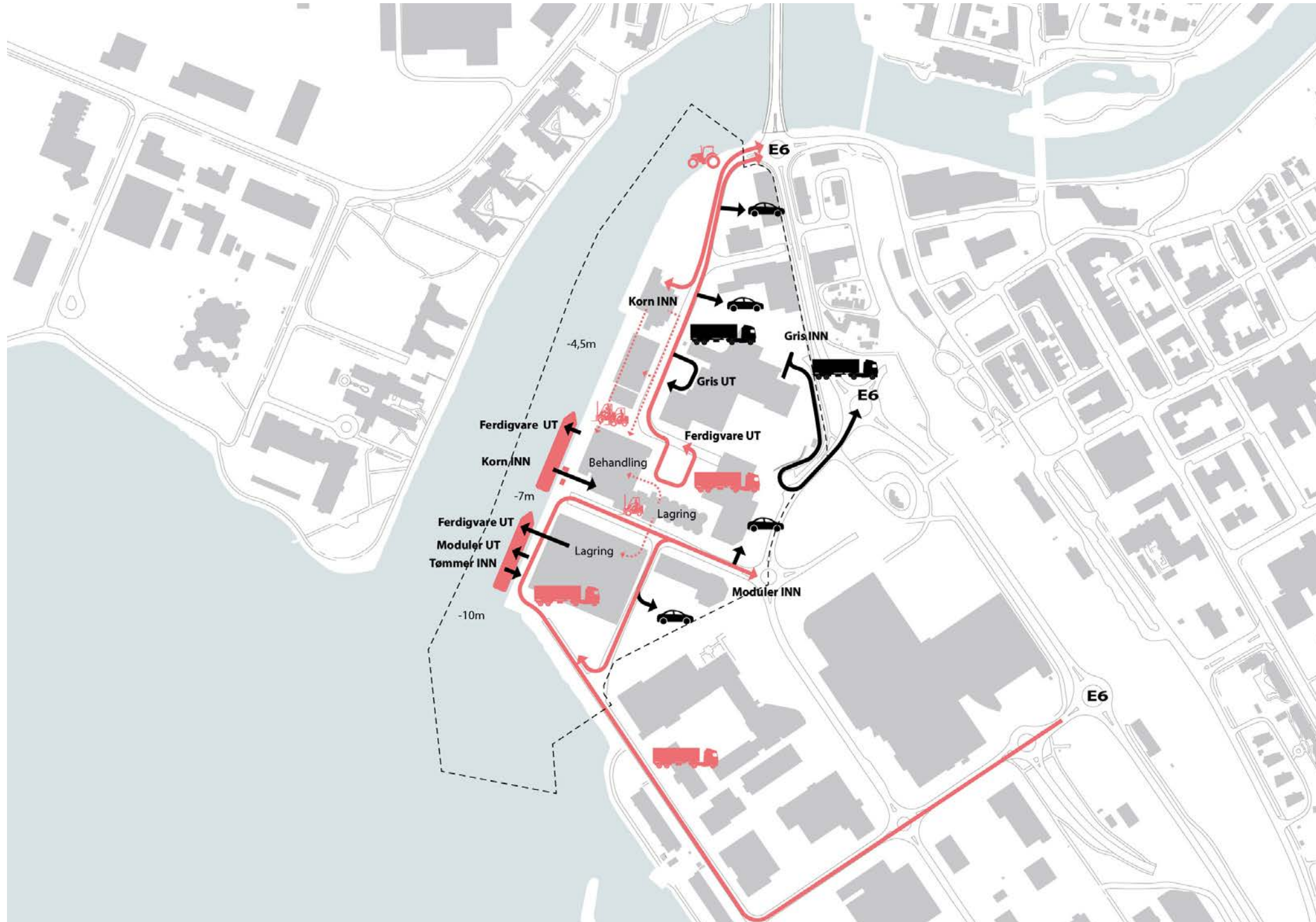
Logistikk biladkomst



- Adkomsten for bil skjer via Strandvegen og Fyrgata

•

Logistikk totalt



- Hamnegata og Fyrgata må håndtere både store lastebiler, interne logistikk og privat biler (parkering).
- Arealet er begrenset og asfalten er utslitt





tura

PARKERING

BONDENS UTSALG
ÅPNINGSTID:
man-fre
10.00 - 17.00



Gyldig for
avlastnings-
transport







BYGGER'N

NKJØRING



Velkommen

BYGGER'N

BYGGER'N

Goodyear

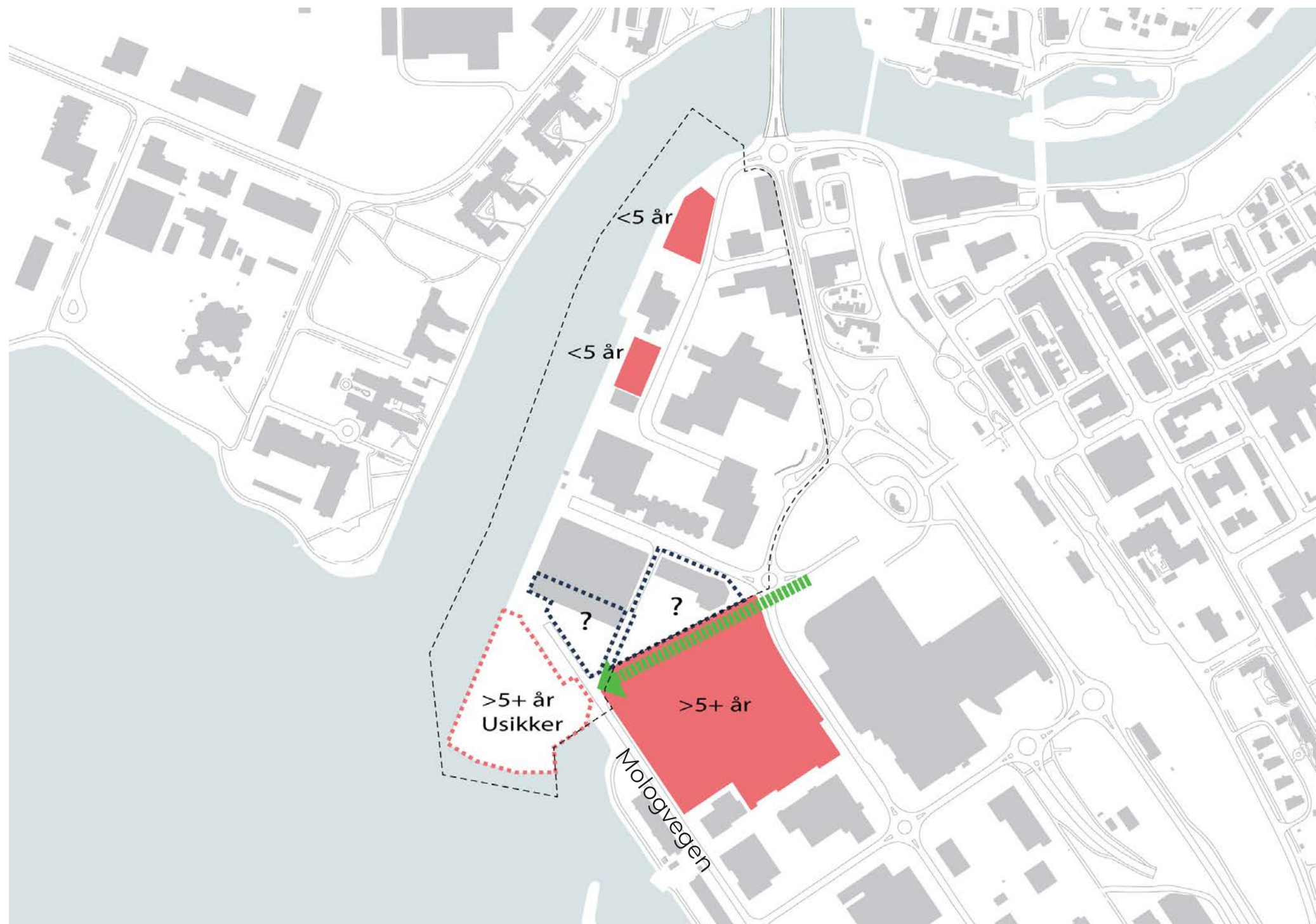
DMS & B

Service



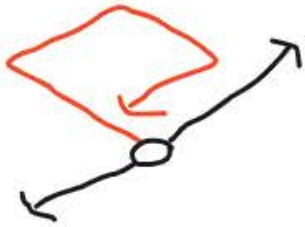
Utviklingsalternativer

Mulighetsrom

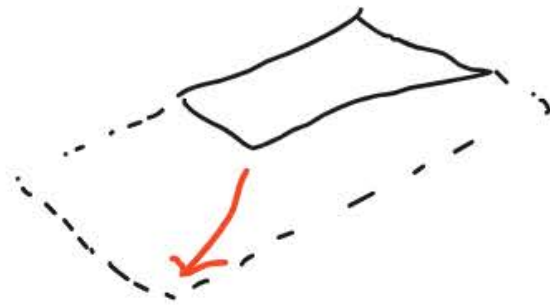


- Bobiltomten og Buelager kan utvikles ganske raskt.
- Hvordan kan bobiltomten styrke havnevirksomheter?
- Bør buelager erstattes med et bygg eller kan det brukes for logistikk?
- Det er usikkert om utvidelsen av havna er mulig (økonomisk, bærekraft, osv), hvordan kan man skape mer lagerareal innenfor dagens havneområdet?
- Hva skjer med de trekanttomtene når funksjonene ligger på 'feil' siden av den grønne forbindelsen?
- Når NTE transformeres skal Molovegen stenges for lastebiler?
- Hvordan organiseres adkomsten til Steinkjer Havnelager og fremtidens utvidelsen av havneområdet når Molovegen stenges?
- Hva kan utvidelsen av havneområdet gi Steinkjer som bysentrum?

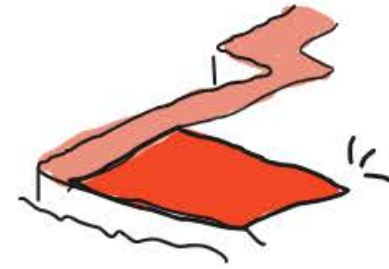
Utviklingsprinsipper



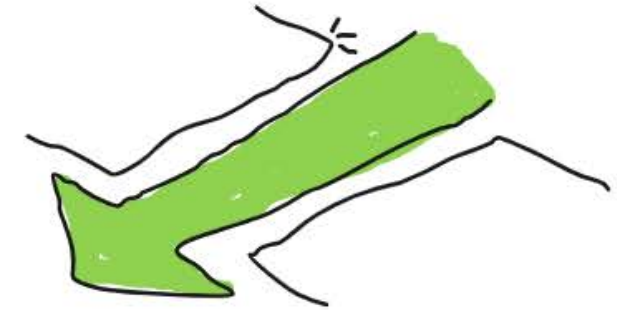
Skape en tydelig trafikksystem
uten blanding av trafikk utenfra



Skape mer areal for lager,
mellom lagring og andre
havnevirksomheter



Skape mer bakareal/ oppstillingsplass
ved kaia (min. 2 mål)



Styrke den grønne forbindelsen
som naturlig barriere mellom
havne og boligutvikling

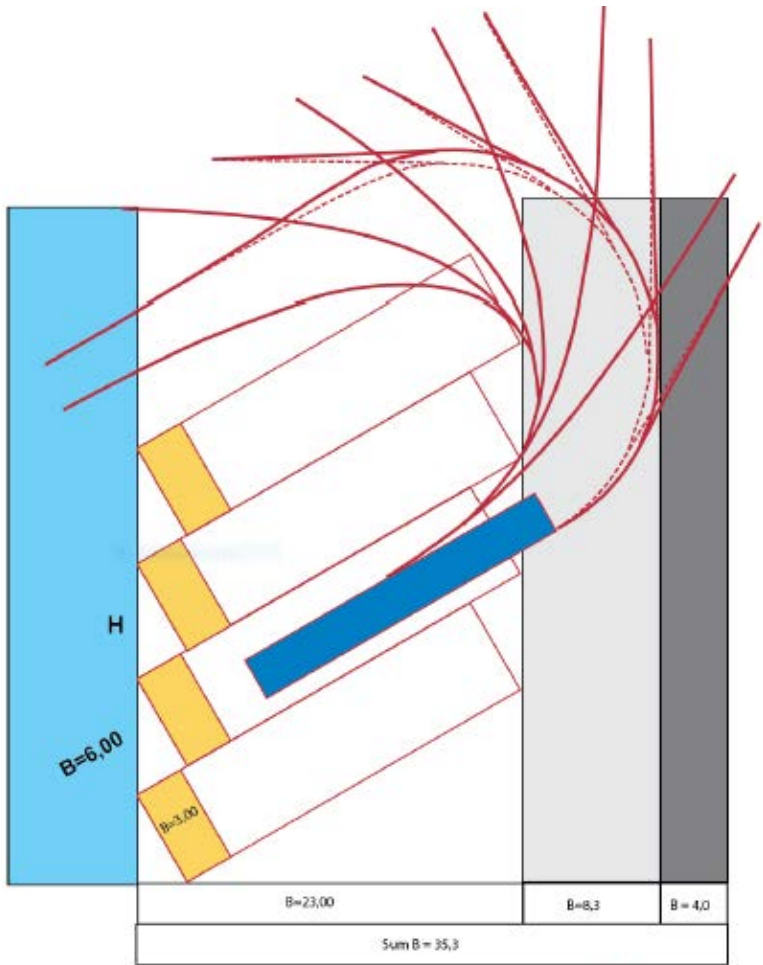
Dimensjonerende kjøretøy

Kilde: Håndbook N100, Statens Vegvesen

Vogntog som dimensjonerende kjøretøy

Løsningselement	Funksjon / dimensjonering
Dimensjonerende kjøretøy	L = 20, 0 m. / B = 2,6 m.
Sporing	Som VT (vogntog) etter Håndbok N100, Statens vegvesen
Port	B = minimum 3,0 m. ut fra fasade
Manøvreringsareal	Manøvreringsareal i forbindelse med inn- / utkjøring ved porter ligger utenfor gjennomgående veg og utenfor tilliggende P-plasser
P-plass	L = 20 m. / B kan variere 5,0 – 6,0 m.
Parkeringsvinkel	90° / 60°
Kjøreveg	7,0 m. bredde ved tovegskjøring / 4,0 m. ved envegskjøring

Arealbehov	90°- parkering		60°- parkering	
	B = 5,0 m.	B = 6,0 m.	B = 5,0 m.	B = 6,0 m.
BREDDE				
Port + P-plass	23,0 m.	23,0 m.	22,5 m.	23,0 m.
Manøvreringsareal	13,3 m.	12,2 m.	9,5 m.	8,3 m.
Kjøreveg	7,0 m.	7,0 m.	4,0 m.	4,0 m.
Sum bredde	43,3 m.	42,2 m.	36,0 m.	35,3 m.
HØYDE				
H	5,00 m.	6,00 m.	5,77 m.	6,93 m.
Antall porter pr. 100 m.	20,0	16,7	17,3	14,4



Kobling Fyrgata med rundkjøring

To prinsipper



Dagens rundkjøring med 4 armer

- + Tydelig system
- + Krever ingen ekstra investeringer
- + Kan realiseres uavhengig av eksisterende bebyggelse
- + Trekanttomten kan forholder seg til solsiden av parken

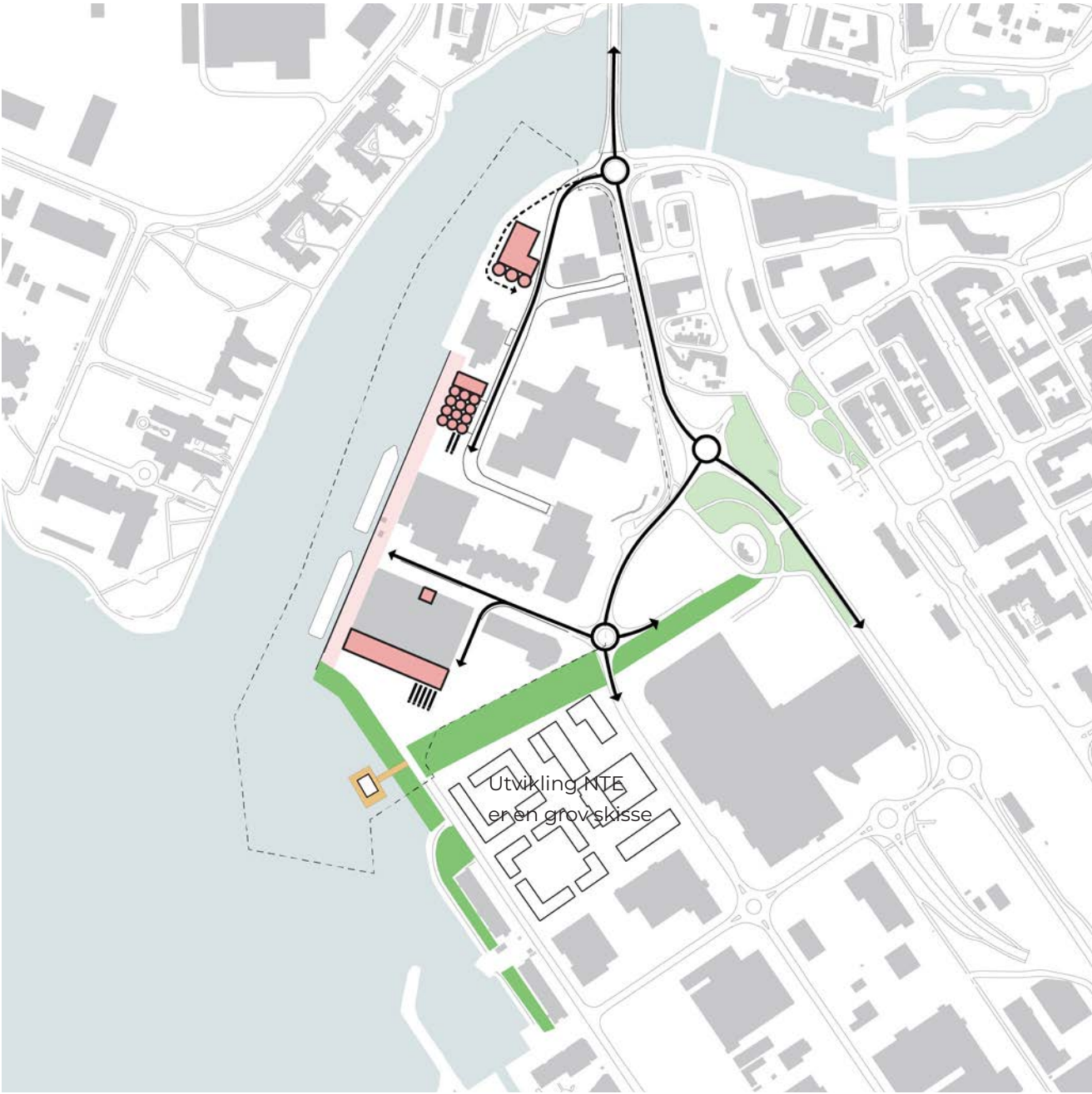


Rundkjøring med 5 armer

- + Tydelig system
- Krever ekstra investeringer
- + Kan realiseres uavhengig av eksisterende bebyggelse
- Tungtrafikk langs solsiden av parken
- + Skaper nye muligheter for trekanttomten

Alternativ 1

Ingen utvidelse av havneareal i sjøen

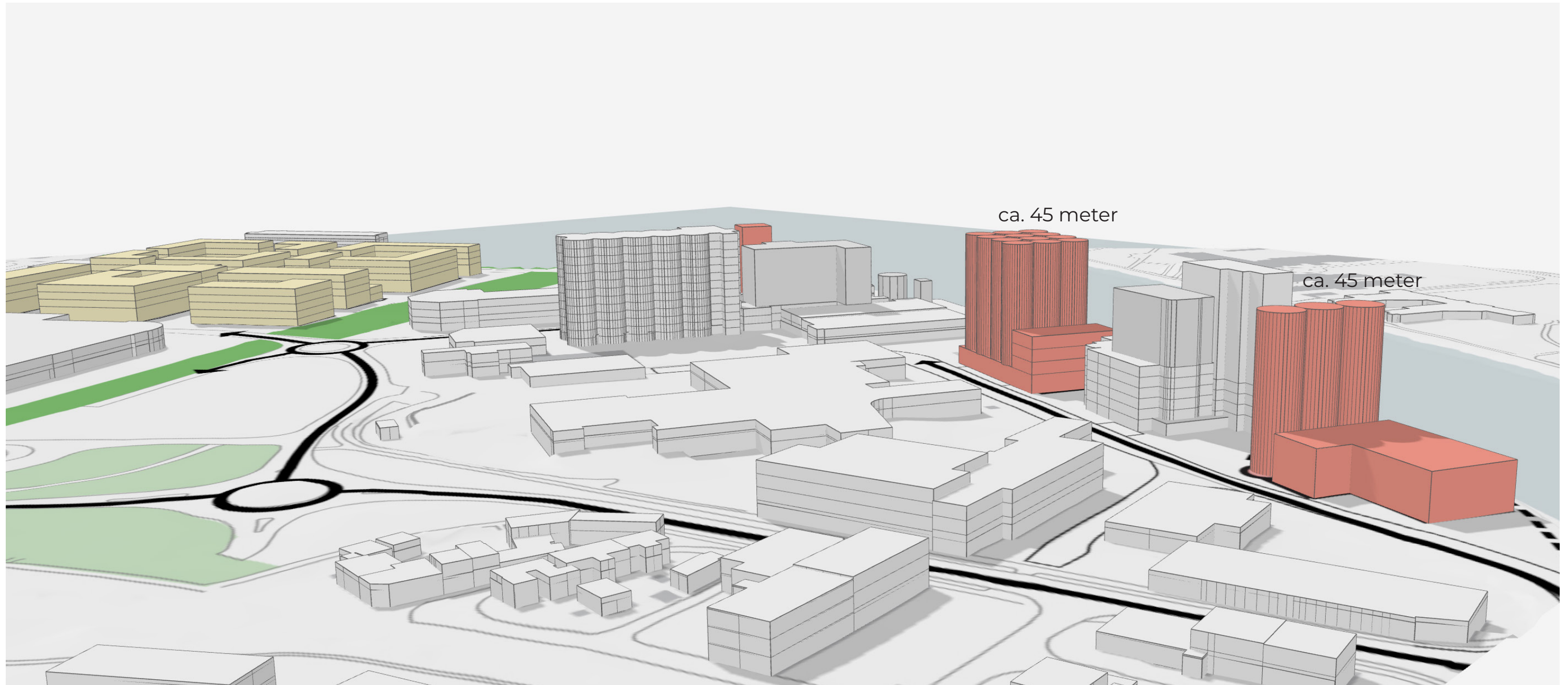


Alternativ 1



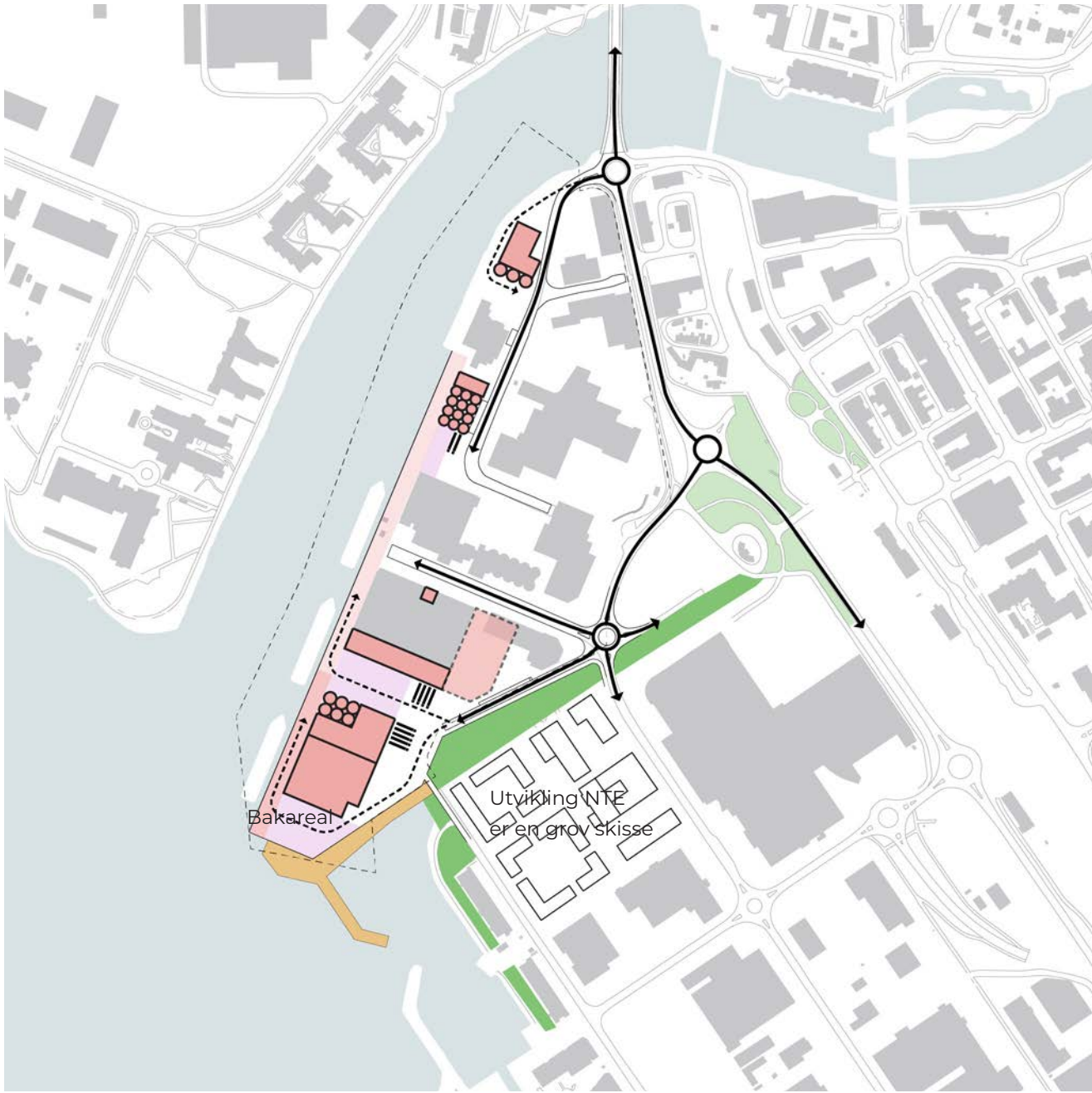
Alternativ 1

Sett fra nord

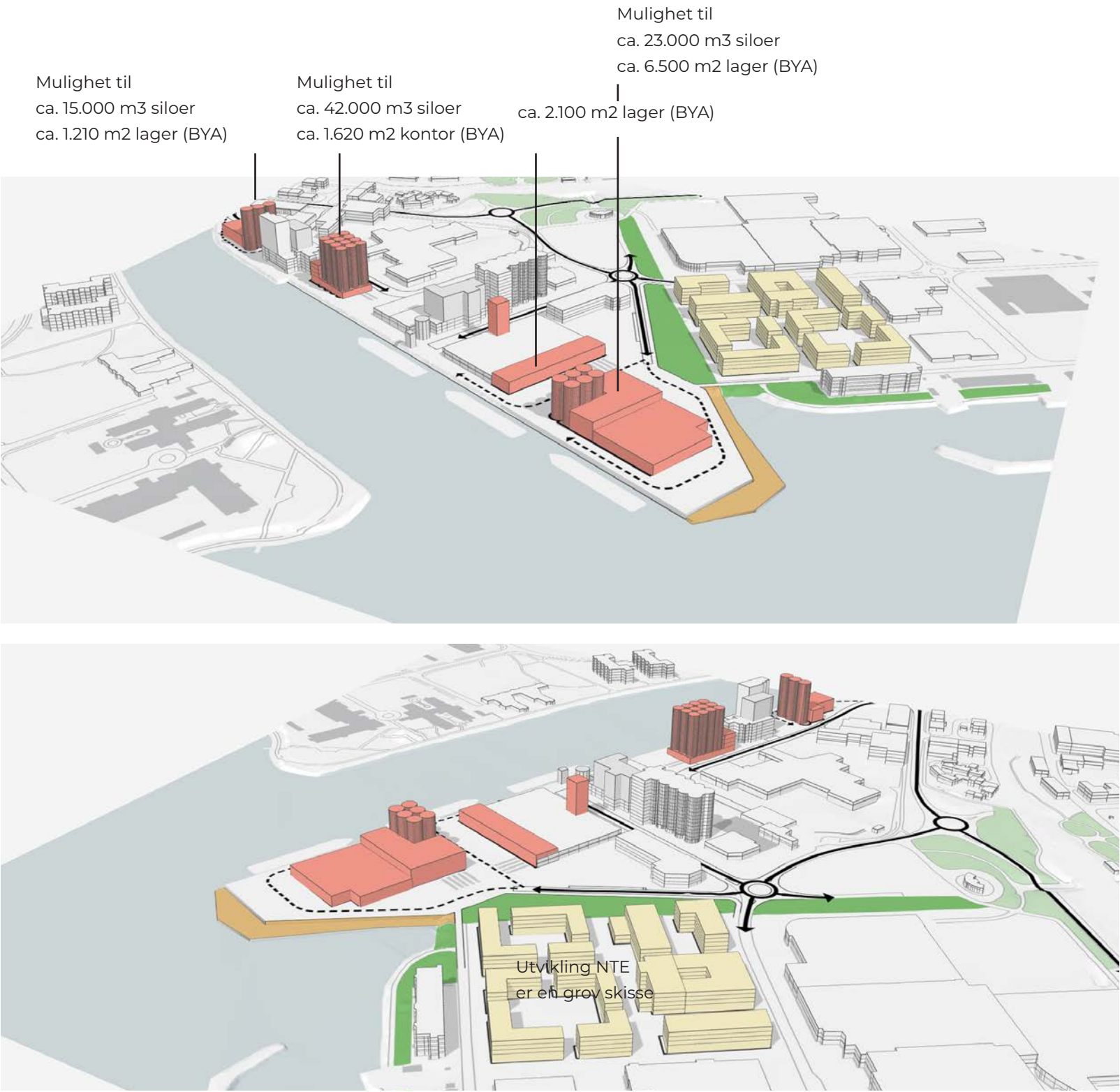


Alternativ 2

Minimum utvidelse av havneareal i sjøen

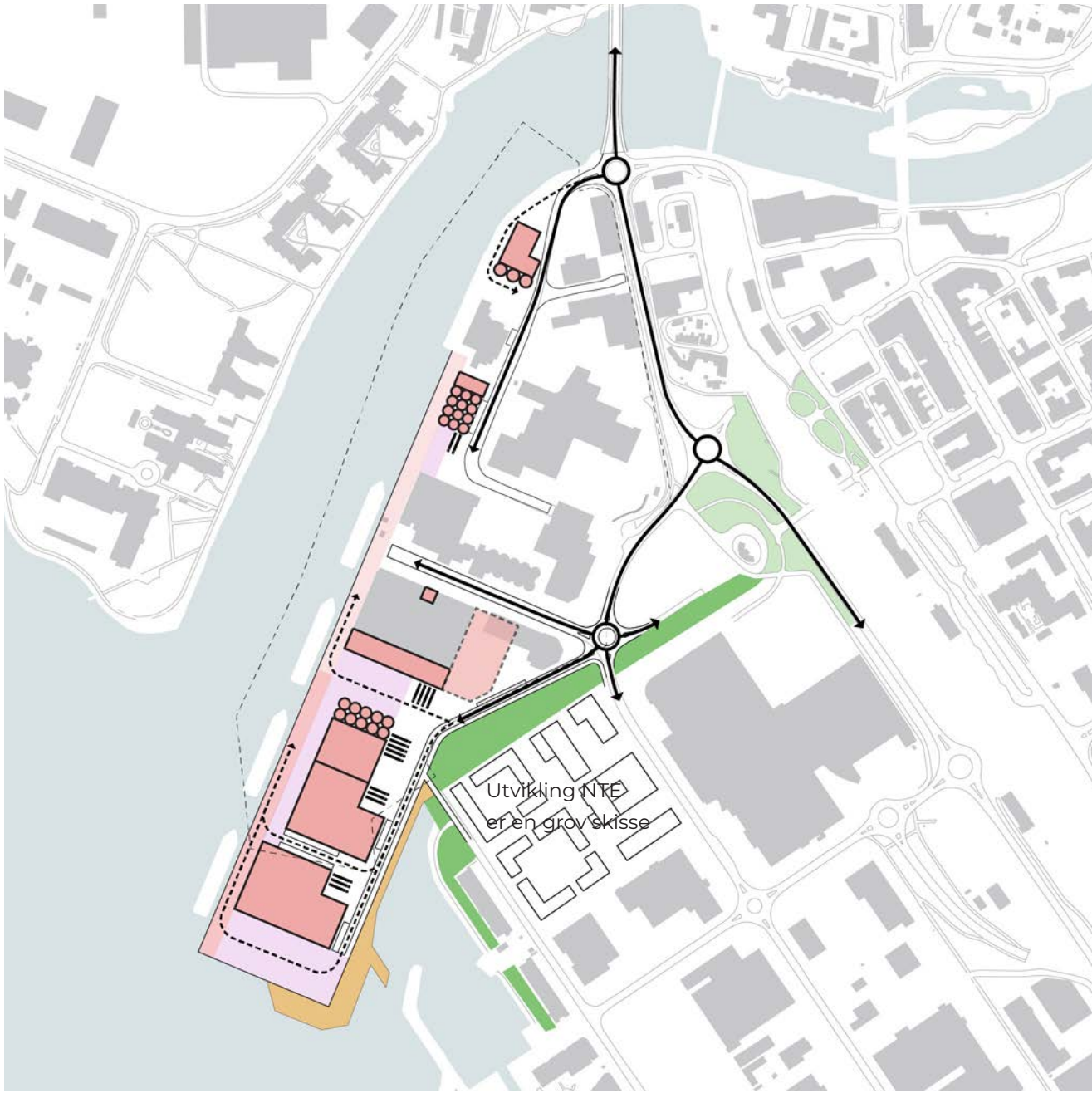


Alternativ 2

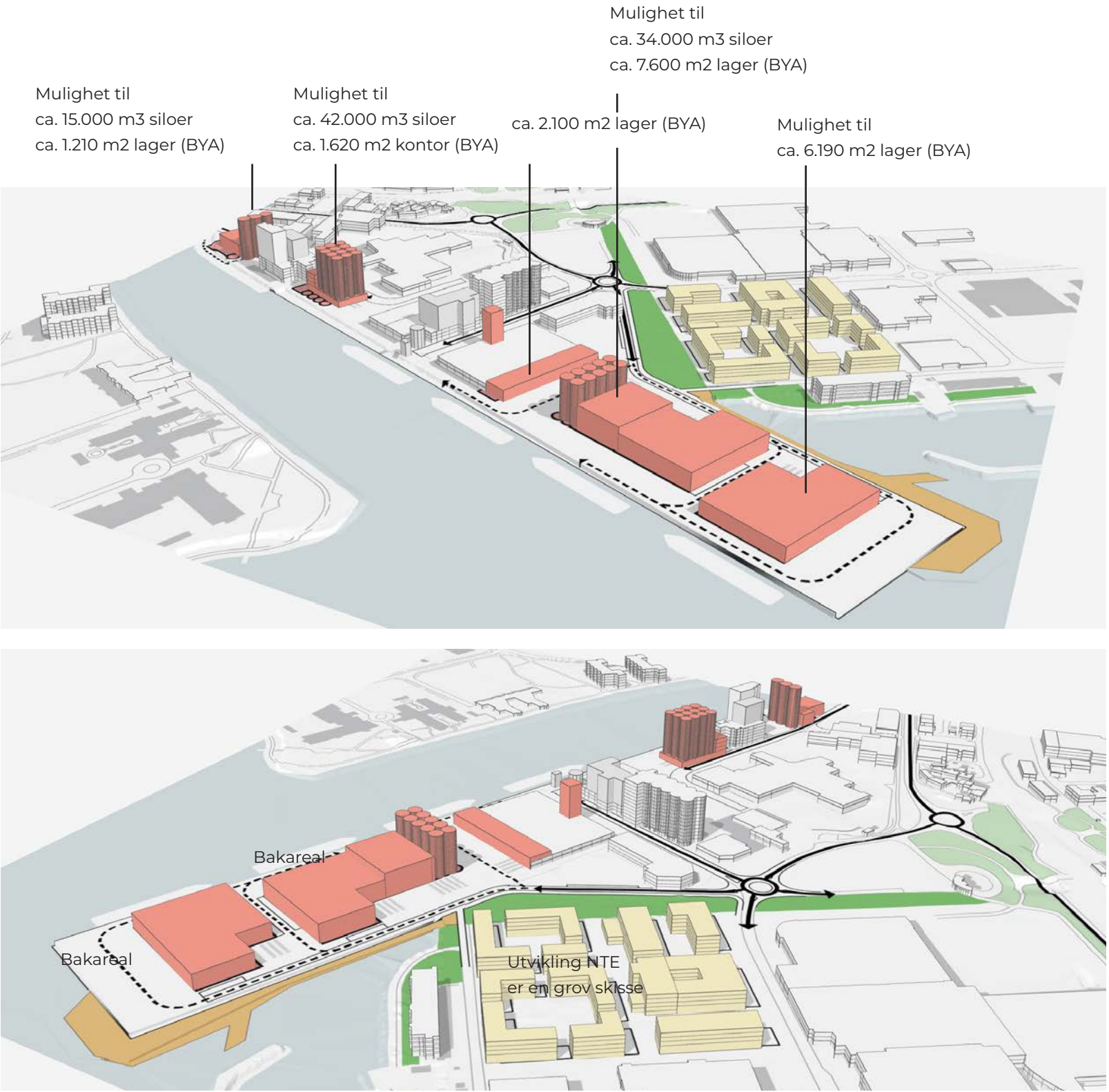


Alternativ 3

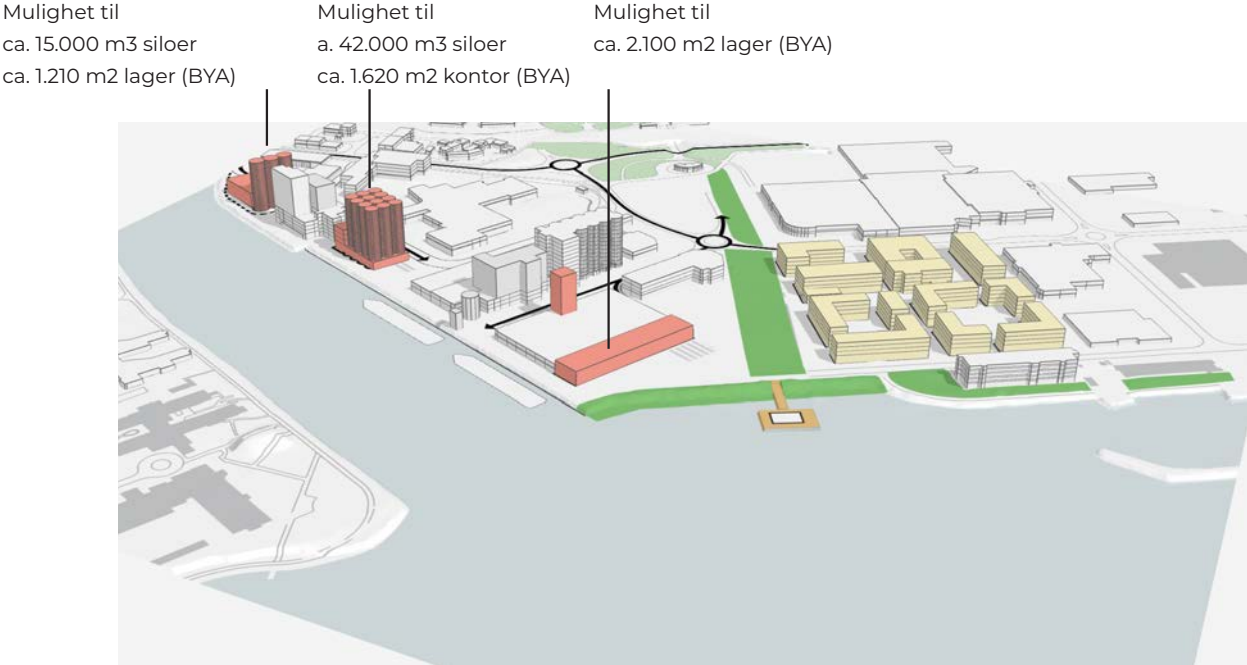
Maksimal utvidelse av havneareal i sjøen



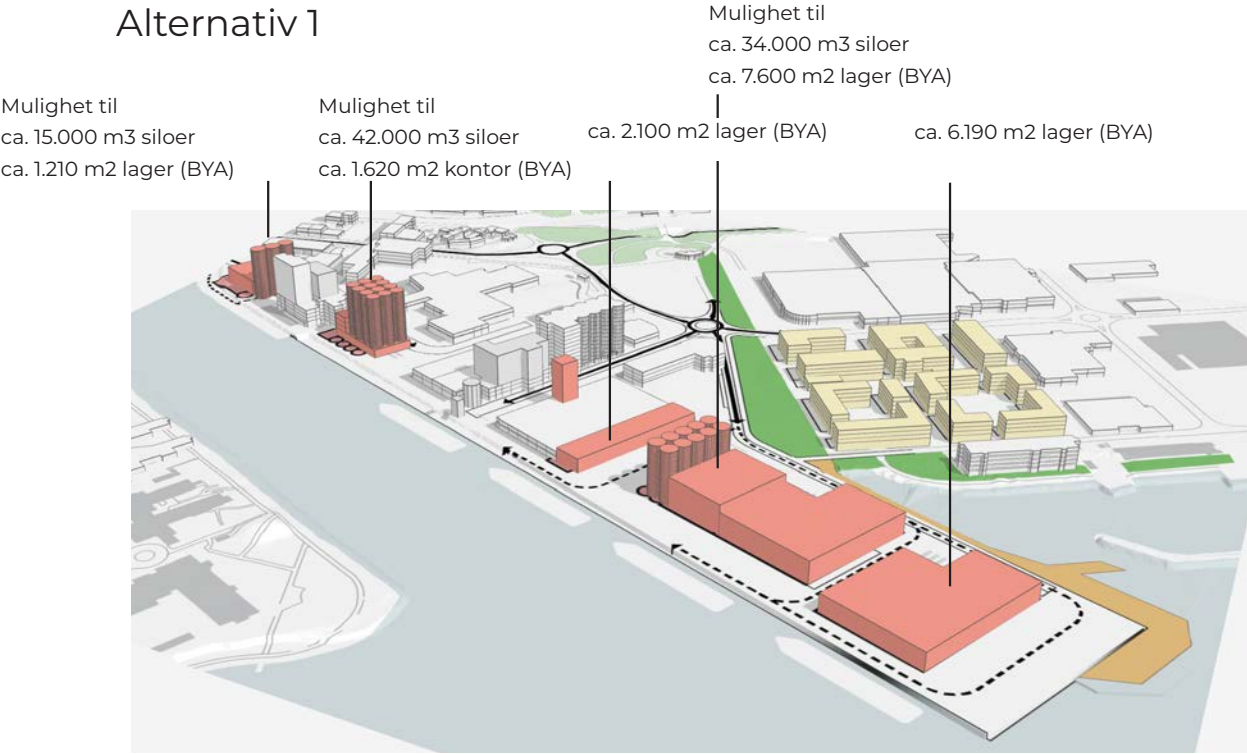
Alternativ 3



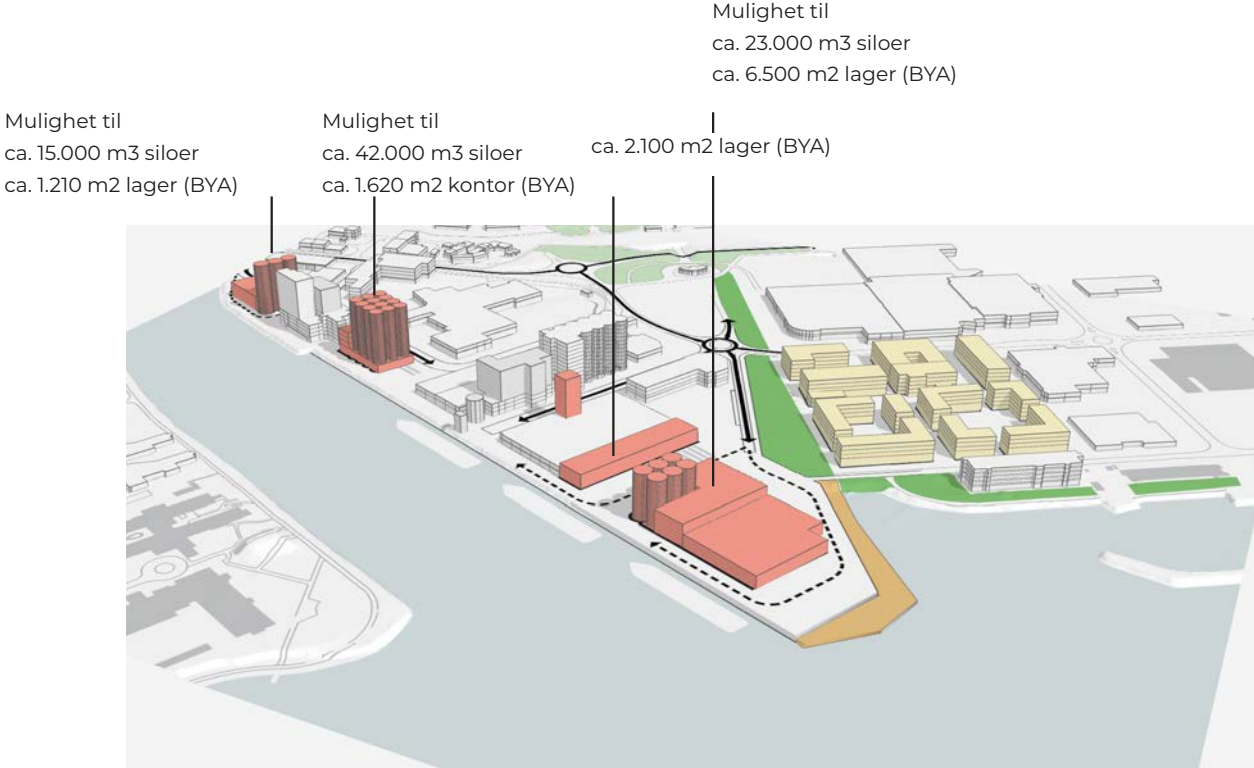
Oversikt over alternativer



Alternativ 1



Alternativ 3



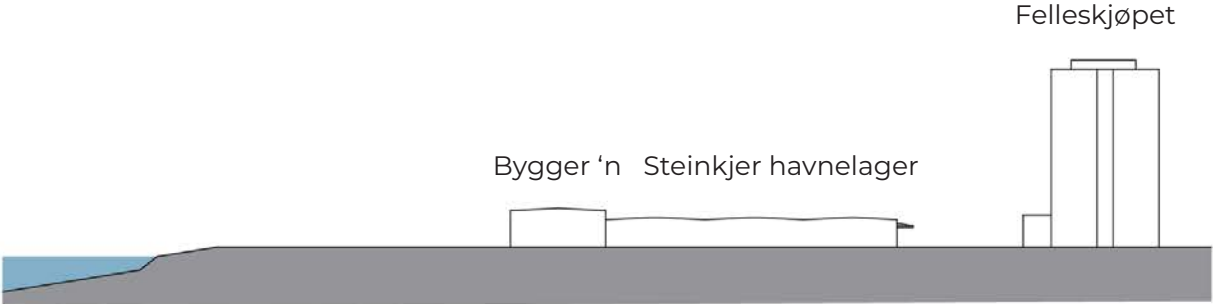
Alternativ 2

	Siloer	Lager*	Kontor
Alternativ 1	ca. 57 000 m3	ca. 3 310 m2 (BYA)	ca. 1 620 m2 (BYA)
Alternativ 2	ca. 80 000 m3	ca. 9 810 m2 (BYA)	ca. 1 620 m2 (BYA)
Alternativ 3	ca. 91 000 m3	ca. 17 100 m2 (BYA)	ca. 1 620 m2 (BYA)

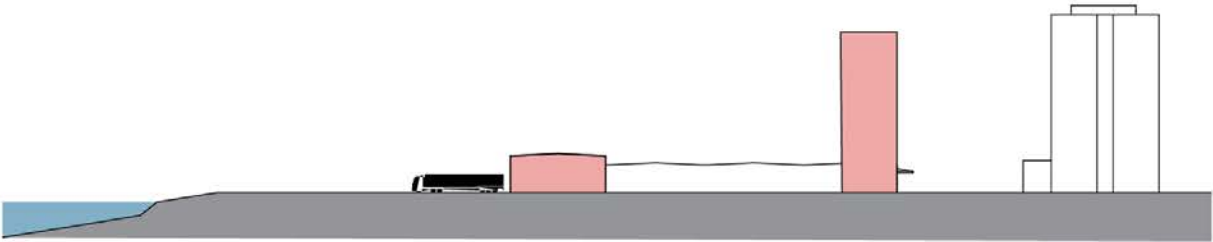
* = Lagerkapasiteten er beregnet med kun 1 etasje. Kapasiteten kan optimaliseres med lagring i flere etasjer

Prinsippsnitt

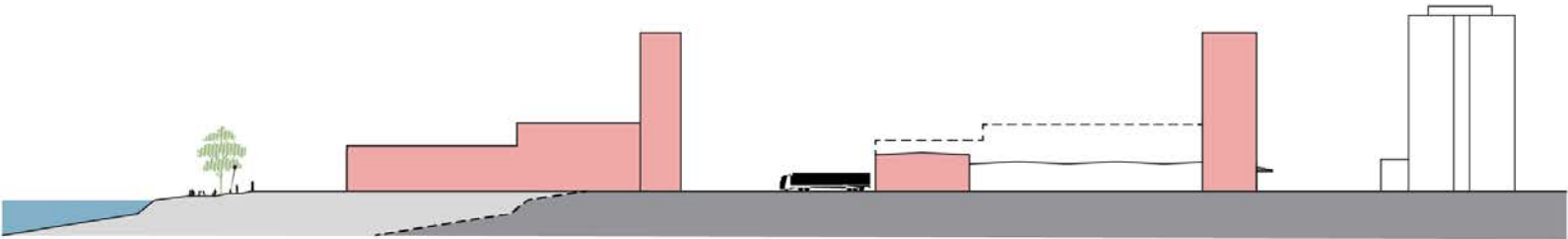
For utvidelse av havneareal



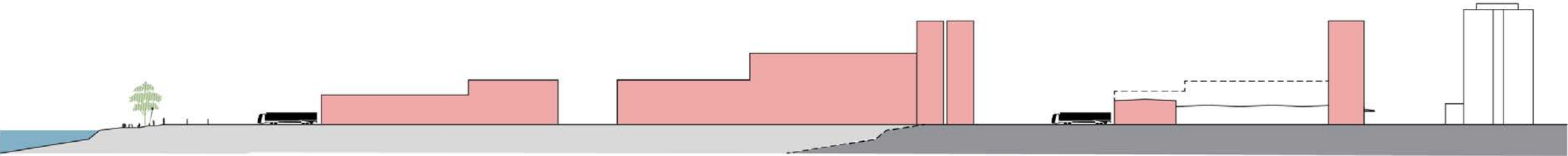
dagens situasjon



Utvidelse innefor dagens areal



Minimum utvidelse i sjøen



Maksimal utvidelse i sjøen

Referanse for offentlig sted på slutten av fyllingen

Offentlig sted med fantastisk utsikt over Beistadfjorden



Löyli Helsinki



Revstien i Larvik



Bekkelagsbadet i Oslo



