



Trondheim  Havn

Mulig deltagelse i Trondheim Havn IKS for Indre Fosen kommune

Forprosjektrapport Trondheim Havn IKS og Indre Fosen kommune



Innhold

Innhold

Forprosjektrapport Trondheim Havn IKS og Indre Fosen kommune	1
Innhold	2
1. Sammendrag og anbefaling	3
Anbefaling:	4
2. Bakgrunn	5
Forprosjekt	5
3. Nåsituasjon	6
Trondheim Havn	6
Indre Fosen kommune (Beskrives av Indre Fosen)	7
4. Havneområder Indre Fosen	8
Hammerberget Kai	9
Vanvikan	10
Fosen Yard, Kvithyll	11
Kvithyll Kai	12
Hysnes kai	13
Saga kai	14
5. Verdivurdering	15
Økonomi og deltakerandel Indre Fosen kommune	15
6. Brukermøter	16
7. Styrker og muligheter	17
Pådriver innen logistikk og samferdsel	17
Utviklingskraft	17
Økt kontakt og involvering med vareeiere/brukere	18
Komplett havnetilbud, med tilhørende sterk infrastruktur	18
Bevaring av offentlig råderett over havnearealer	18

1. Sammendrag og anbefaling

Et interkommunalt havneselskap som jobber helhetlig og regionalt med samferdsel, transport og logistikk, bør være en interessant samarbeidspartner for både fylkeskommuner, kommuner, transportører og andre. Havneselskapet kan bidra med kompetanse og utredningskraft innen områder som infrastruktur for samferdsel, transport og logistikk, og på den måten gjøre det lettere for politikere å ta stilling til slike spørsmål.

Et regionalt havneselskap kan effektivisere havnedriften og konsentrere godset gjennom få knutepunkter for container, ro-ro og stykkgoods, noe som gjør det mulig å tenke helhetlig og strategisk for å få en effektiv havnedrift og overført mer gods fra vei til sjø. Samtidig kan det legges til rette for industrigods og industrikaier der det er naturlig. På den måten vil et større, regionalt selskap gjøre det mulig å skape en tydeligere trøndersk stemme innen sjøtransport, noe som øker muligheten for gjennomslag både regionalt og nasjonalt.

Utviklingsmuligheter. Et regionalt havneselskap vil i seg selv ha store utviklingsmuligheter på de steder selskapets tyngdepunkt ligger. Det vil hele tiden være behov for utviklingsprosjekter, enten sammen med våre kunder og brukere eller for å bygge god infrastruktur.

Komplett havnetilbud, med tilhørende infrastruktur. Det forutsettes at sjøtransport av gods vil vokse i årene fremover, mye fordi godset naturlig bør gå direkte fra kontinenthavner istedenfor i transitt via Østlandet, men også fordi godsmengdene etter hvert vil både doble og tredoble seg. For at et styrket havneselskap skal kunne sikre sin posisjon i fremtiden er man avhengig av et sterkt fokus på effektiv havnedrift, veisystemer og økt samarbeid med rederier, speditører, samlastere og andre.

Bedre miljøregnskap. Miljø vil få stadig større fokus i tiden fremover, og miljøkravene vil bli strengere. Vi ønsker å være i forkant i dette arbeidet. Et felles selskap med en økt grad av helhetlig regional tankegang vil kunne bidra til at det opprettes en struktur i Trøndelag som i større grad er miljømessig effektiv.

Anbefaling:

Rådmannen (IF) og Trondheim Havn IKS (TH) har hatt en tett dialog, og er enige i konklusjonene i denne rapporten.

Når det gjelder eiendommer/kaianlegg er det enighet om at anleggene i tidligere Leksvik kommune forblir i selskapet TH. Eiendommer/kaianlegg som er beliggende i tidligere Rissa kommune forblir i kommunens (IF) eie. Som følge av at status på eiendommer/kaianlegg er uendret vil eierandelen til Indre Fosen kommune opprettholdes på 0,3%.

TH overtar kommunens forvaltningsoppgaver i sjøområdet i hht Havne- og farvannsloven. I den grad forvaltningsoppgavene skulle overstige et ordinært nivå skal det avtales en godtgjørelse for slikt arbeid.

IF skal kunne benytte den samlede kompetanse TH besitter når det gjelder havnerelaterte spørsmål. Skulle dette medføre deltakelse i prosjekter o.a. som krever tidsbruk utover det ordinære er det enighet om at slik bistand også skal betales godtgjørelse for, etter avtale mellom IF og TH.

Opprettelsen av IF medfører at Leksvik kommune utgår som deltaker i selskapsavtalen for TH, og erstattes med IF.

IF skal utnevne 1 medlem og 1 varamedlem til representantskapet i TH.

De forslag partene har kommet frem til i denne rapporten forutsetter vedtak i kommunestyret i Indre Fosen kommune og i styret for Trondheim Havn IKS.

Trondheim 16.4.18

2. Bakgrunn

Indre Fosen kommune ble etablert 1.1.2018. Tidligere Leksvik kommune har vært eier i Trondheim Havn siden 1.3.2013, da ITH ble slått sammen med TH IKS. Da Leksvik Kommune ble slått sammen med Rissa Kommune 1.1.2018, ble det nødvendig å se på om den nye kommunen skal inngå i selskapet. Det ble avholdt et møte i januar 2018, hvor rådmann Vigdis Bolås og arealsjef Siri Vannebo deltok sammen med havnedirektør Wollert Krohn-Hansen og økonomisjef Dina Elverum Aune. I dette møtet ble det avtalt å starte en kartlegging, og første møte ble avholdt i Leksvik 22.2.2018.

For å skape et godt grunnlag for beslutning om deltakelse fra Indre Fosen Kommune, ble det igangsatt et arbeid med å kartlegge de anleggene kommunen eier, arealmessige forhold og økonomien i havnevirksomheten.

Forprosjekt

Det ble besluttet å lage en forprosjektrapport. Denne skal inneholde en beskrivelse av nåsituasjon for anlegg, økonomisk grunnlag og arealsituasjonen.

Det skal også avholdes et møte med næringsaktører i kommunen.

3. Nåsituasjon

Trondheim Havn

Trondheim Havn IKS er et interkommunalt selskap som forvalter havnevirkksomheten innenfor 13 kommuner i Trondheimsfjorden. Selskapets deltagere er Orkdal, Trondheim, Malvik, Stjørdal, Steinkjer, Levanger, Verdal, Frosta, Inderøy, Verran, Namsos, Frøya og tidligere Leksvik.

Trondheim Havn sin visjon er: «*Vi skaper vekst for fremtidens sjøtransport*». Strategien er å ha en ledende rolle innen sjøtransport, men også innen samferdsel generelt, samt å utvikle effektive transport- og logistikk-løsninger til beste for næringsliv, byutvikling og miljø.

Forretningsidé:

- Vi skal være drivende og nytenkende innen effektiv og konkurransedyktig sjøtransport.
- Vi skal sikre en god verdiutvikling av vår eiendomsmasse gjennom en aktiv forvaltning og utvikling.
- By- og samfunnsutviklingshensyn skal ivaretas i tett samarbeid med våre respektive eierkommuner, innenfor rammene av det som er forenlig med vår kjernevirksomhet.

Organisering av havneselskapet

Selskapet ledes av et representantskap med 18 medlemmer, og et styre på 8 medlemmer. Organisasjonen består av 54 ansatte fordelt på ulike hovedavdelinger: Stab, Trafikk, Teknisk, Marked og logistikk, Eiendom og forvaltning, og Verdal.

Avdeling teknisk/drift sine hovedoppgaver er havnedrift, laste- losseoperasjoner og vedlikehold av havnas bygg, havneanlegg og arealer, samt prosjekt/prosjektgjennomføring. Avdelingen besitter spesialisert kompetanse knyttet til arbeidet i sonen mellom land og sjø, herunder kaikonstruksjoner o.l. Avdelingen ivaretar arbeidet med HMS, herunder internkontrollarbeidet innenfor brannsikring og kran- og maskinsertifisering, samt innkjøp.

Trafikkavdelingen har ansvaret for all trafikkavvikling både på sjø og land. Avdelingen har høy maritim/nautisk kompetanse og ivaretar oppgavene innenfor ISPS, beredskaps- og sikkerhetsarbeid generelt i sivil og militær sammenheng. Avdelingen håndterer også selskapets parkeringsvirksomhet.

Markeds- og logistikkavdelingen har ansvaret for strategiutvikling av kjernevirksomheten. Avdelingen har ansvar for store prosjekter som arbeidet med regionhavn og deltakelse i regional godsterminal for bane. Avdelingen har sterkt fokus på utvikling av sjøtransporten og ansvaret for vår kontakt med aktørene innen logistikk og samferdsel, rederier, vareeiere og transportbransjen. Kommunikasjon, informasjon og markedsføring internt så vel som eksternt er tillagt avdelingen.

Eiendom og forvaltning har ansvar for utleievirksomheten, samt strategien for verdiutvikling av eiendom, eiendomsforvaltning, utleiepolicy, oppfølging og tilrettelegging for leietakere.

Finans og personal er stabsavdelinger. Økonomi- og personalfunksjonene er lagt i havnedirektørens stab. Klassiske oppgaver innen økonomi og finans tilligger avdelingen, personal har ansvaret for håndtering av selskapets personalpolitikk.

Havneregulativ. Trondheim Havn sitt havneregulativ gjelder for alle deltakerkommuner.

Godsvolum

Godsvolumene i Trondheim Havn IKS var i 2017 på 4,64 mill. tonn, hvorav 2,7 mill. tonn (ca. 58 %) var over egne kaier.

Indre Fosen kommune (Beskrives av Indre Fosen)

4. Havneområder Indre Fosen



I 2013 ble Leksvik kommune deltaker i Trondheim Havn IKS, ifm sammenslutning av Trondheim Havn IKS og Indre Trondheimsfjord Havnevesen. To anlegg, Hammerberget Kai og Vanvikan ble overført som tingsinnskudd i TH IKS. Hjemmelsoverføring er ikke foretatt iflg grunnboka.

Det er foretatt en teknisk vurdering av anleggene fra TH IKS i mars 2018. Teknisk tilstand er ikke en del av denne rapporten. Regnskap og bokførte verdier for havnevirksomheten i tidligere Rissa kommune 2015-2017 er oversendt, og brukt som grunnlag ifm verdivurdering.

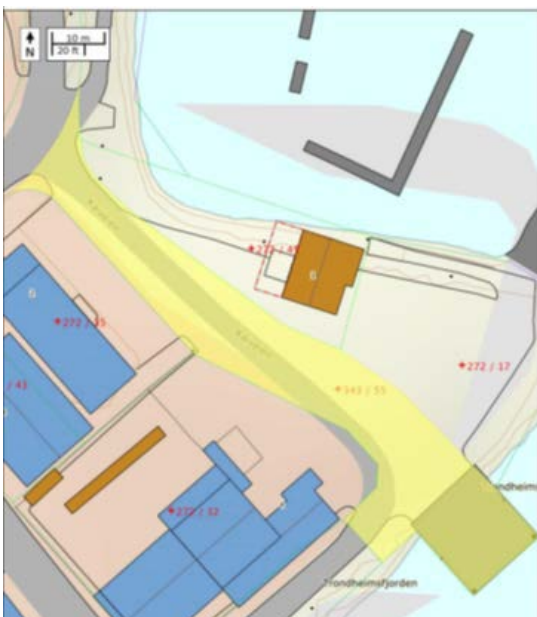
Følgende anlegg er aktuelle iflg informasjon i møter fra Indre Fosen Kommune:

- Hammerberget
- Vanvikan Hurtigbåtanlegg
- Kvithyll
- Hysnes
- Saga kai

Hammerberget Kai



- Byggeår: 1982
- Kailengde: 17,5 meter
- Dybde ved kai : - 5 m LAT
- Tilhørende eiendom
 - o 8480 m²(gnr. 272, bnr. 17)
 - o 1819 m²(gnr. 343, bnr. 55)
 - o 174 m² (gnr. 272, bnr. 45)
- Transportert gods:
 - o 2015: 770 tonn



Anlegget er overført til Trondheim Havn IKS i forbindelse med sammenslåing av Trondheim Havn IKS og Indre Trondheimsfjord IKS i 2013.

Det er lite aktivitet ved denne kaien og konstruksjonen trenger større rehabiliteringstiltak.



Vanvikan



- Byggeår:
- Kailengde:
- Dybde ved kai:
- Tilhørende eiendom:
 - o 7713 m²(gnr. 314, bnr. 44)



Anlegget er overført til Trondheim Havn IKS i forbindelse med sammenslåing av Trondheim Havn IKS og Indre Trondheimsfjord IKS i 2013.

Vanvikan er trafikk-knutepunkt med hurtigbåtforbindelse til Trondheim. Hurtigbåtkaiaen består av et nytt og moderne flytekaianlegg. Hurtigbåtforbindelsen har et årlig trafikkgrunnlag på ca. 180 000 personreiser. Hurtigbåtkaiaen er beskyttet av en molo som også beskytter den nærliggende småbåthavn.

Fosen Yard, Kvithyll



- Byggeår: 2000
- Kailengde: 200 meter
- Dybde ved kai : - 9,5 m LAT
- Tilhørende eiendom
 - o 100 148 m² (gnr. 56, bnr. 322)

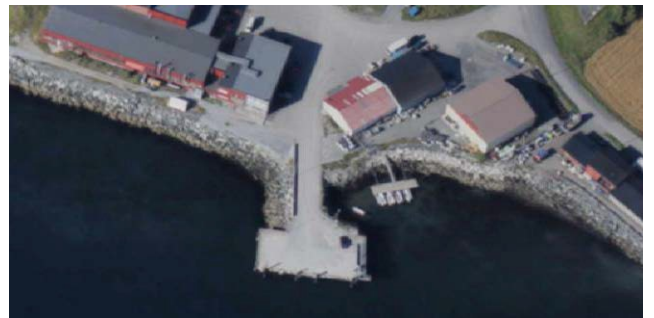


Kaien ligger inne på eiendommen til Fosen Yard AS, men kommunen har avtale om bruk. Det er regulert og ledig næringsareal i tilslutning til kaia, men området er privat eid. Kaien har stor kapasitet angående vekt.

Kvithyll Kai



- Byggeår: 1970, utvidet i 1995
- Kailengde: 16,7 meter
- Dybde ved kai : - 5,5 m LAT
- Tilhørende eiendom
 - o 933 m²(gnr. 56, bnr. 183)



Kvithyll kai ligger 300 meter lenger sør for Fosen Yard - kaiene. Kaianlegget driftes av en privatperson. Det er investert i kaia i 2017/2018 og den er i teknisk bra stand.

Hysnes kai



- Byggeår: 1960, utvidet i 1995
- Kailengde: 80 meter
- Dybde ved kai : - 4,5 m LAT
- Tilhørende eiendom
 - o 3040 m²(gnr. 131, bnr. 1)



Indre Fosen Kommune har overtatt området fra Forsvaret. Hurtigbåtanlegg bygd i 2014/2015. Heimevernet har avtale om å bruke kai i Hysnes.

Saga kai



- Byggeår: 1967
- Kailengde: 30 meter
- Dybde ved kai: - 7,5 m LAT
- Tilhørende eiendom
 - o (gnr. 151, bnr. 11)



Kaia ligger i Stjørnfjorden. Har stor kapasitet ang. vekt. Kaianlegget leies av en privatperson

5. Verdivurdering

Økonomi og deltakerandel Indre Fosen kommune

Ved verdivurdering av tingsinnskudd fra Indre Fosen kommune, vil beregningene bli å gjøre ut fra samme metode som anvendt ved selskapssammenslutningen med Indre Trondheimsfjord Havnevesen pr. 1.1.2013, jf. selskapsavtalen pkt. 9. Dette er en inntjeningsbasert metode med sum nåverdier fra neddiskonterte fremtidige kontantstrømmer tilknyttet anleggsmiddel som skytes inn. Deltaker- andel til en inntredende kommune fastsettes ut fra verdien av kommunens innskudd i forhold til selskapets totale verdi, samt etter forhandlinger dersom det foreligger evt. merverdier.

Det er liten aktivitet over havn på de kommunale anleggene til Indre Fosen Kommune. I Leksvik var godsmengde over kai 770 tonn i 2015 og 1710 tonn i 2017. Totalt 3 registrerte anløp på 3 år. Størst aktivitet i dag gir hurtigbåtanlegget i Vanvikan.

Anleggene i tidligere Rissa Kommune er gjennomgått med Siri Vannebo. De aktuelle anleggene er Kvithyll, Hysnes og Saga Kai. Regnskapene for perioden 2015-2017 er gjennomgått, og anleggene gir i dag en negativ kontantstrøm. Det gir ikke grunnlag for økt eierandel i TH for Indre Fosen Kommune.

6. Brukermøter

Det er avholdt et møte for å få informasjon om næringsaktivitet Indre Fosen kommune.

Kommunen er preget av bortfall av arbeidsplasser som følge av at Fosen Mekaniske Verksted meldte oppbud 14. oktober 2015. Tapet av arbeidsplasser som følge av konkursen og utfordringer med omstilling fra ensartet næring, har gjort at de har søkt Fylkesmannen og fått status som omstillingskommune*.

Drivere for endring og vekst:

Utviklingsavdelingen i Indre Fosen kommune forteller at klyngedannelser, som blant annet Fosen Innovasjon (tidligere Leksvik Industriell Vekst (LIV)) og Fosen Industriforum, er viktige motorer for næringsutviklingen i kommunen. For Indre Fosen er det særlig fokus på forsvarsrelatert industri, primært rettet mot den store aktiviteten og ringvirkningene tilknyttet ny kampflybase i Ørland kommune. Havbruk og havrommet er også viktige satsningsområder i årene som kommer, med blant annet oppdrett av rognkjeks og leppefisk for lakselusbekjempelse hos oppdrettsnæringen.

Fosen Industriforum er et fellesskap av 27 industribedrifter med kompetanse på metall- og plastbearbeiding via produksjon av ulike verktøy, til produksjon av avansert elektronikk og skip. Næringslivet og industri benytter i stor grad lastebil, som følge av lav transportpris og dør-dør leveranse. Det har vært lite fokus på sjøtransport som transportløsning. Noe av forklaringen sies også å dreie seg om lave volum og begrenset lagerkapasitet hos aktørene som har gjort biltransport hensiktsmessig. Skipsverftet Fosen Yard AS kjøpte i 2015 opp Fosen mek. holdning AS. Selskapet som har tilhold på Kvithylla, er en hjørnestensbedrift i Indre Fosen kommune. Verftet vant i desember 2016 den internasjonale anbudskonkurransen om ombygging av fem Hurtigruteskip, denne avtalen var en viktig premissgiver for videre drift av selskapet.

Varetransport over kai

Indre Fosen kommune bekrefter at det er begrenset aktivitet over kaiene i tidligere Rissa kommune. Det er ikke forventet noen ytterligere vekst sjøveis i årene som kommer.

Kommunen viser til svært mangelfull dokumentasjon av gods over kai.

Cruise

Som følge omstillingsmidlene tilført kommunen, har museet Kystens Arv fått ressurser til å utrede etablering av en pir for å motta turister sjøveien. Dette kan innebære muligheter for at cruiseturister som anløper Trondheim også kan ta sjøveien over fjorden for å besøke museet.

*En omstillingskommune er en kommune som har mistet mange arbeidsplasser som er avgjørende for å få inn skatt, og som dermed vil slite med å omstille seg til nye næringer og på nytt få inn skatteinntekter.

7. Styrker og muligheter

En deltakelse fra Indre Fosen kommune i Trondheim Havn IKS vil, slik vi vurderer det, styrke det totale havnetilbudet og Trondheim Havns rolle som en regional aktør innen samferdsel.

Med deltagelse i Trondheim Havn IKS vil Indre Fosen være sentralt med i det regionale arbeidet for økt sjøtransport.

- Samlende aktør for helhetlige regionale logistikk-løsninger
- Økt trafikkgrunnlag for sjøtransport ved å se nye muligheter
- Økt deltakelse fra aktører i ytre del av Trondheimsfjorden

Pådriver innen logistikk og samferdsel

Intensjonene i Nasjonal transportplan (NTP) er å samordne transportformene, og se infrastruktur-satsinger i sammenheng. Når det gjelder målsettingen om overføring av gods fra vei til båt og bane, bærer både planarbeidet og prioriteringene preg av sektortenkning. Fylkeskommunenes ønsker om å følge opp intensjonene i NTP vil kunne dra stor nytte av et større havneselskap. Det forutsetter helhetlig tenkning basert på forståelse for godsstrømmer, trender og utviklingstrekk, samtidig som selskapet utvikler effektive knutepunkter i tråd med vareeieres behov.

Utviklingskraft

Regionale havneselskap vil ha bedre forutsetninger for utvikling av egen virksomhet. Det vil hele tiden være behov for å løse utfordringer enten sammen med kunder og brukere eller ved å bygge god infrastruktur. For å være i stand til en slik utvikling kreves tilgang på utviklingskompetanse og finansiell evne.

Økt kontakt og involvering med vareeiere/brukere

Et havneselskap som ifølge sin strategi skal være en samarbeidspartner både for vareeiere og offentlig myndighet må ha ressurser til et slikt arbeid. Trondheim Havn har over 4-5 år brukt mye ressurser på dette, og har styrket den interne kompetansen innen strategi, marked, eiendoms- utvikling og logistikk. Gjennom stordriftsfordeler og en mer effektiv håndtering av administrative oppgaver frigjør man ressurser i den enkelte kommune som kan brukes på en tettere oppfølging, kontakt og involvering med vareeiere/brukere.

Brukermøter og kommunikasjon for øvrig må utnyttes systematisk slik at vi fortløpende fanger opp forventninger og krav. Et utvidet havneselskap må delta tett i sentrale utviklingsprosjekter hos brukerne i tråd med egen strategi.

Komplett havnetilbud, med tilhørende sterk infrastruktur

Det forventes at sjøtransport kan bli en vinner i tiden fremover. Godsmengdene vil i løpet av kommende tiår både doble og tredoble seg, og godset vil i større grad gå direkte fra kontinenthavner til sentrale havner langs kysten istedenfor i transitt via Østlandet.

Bevaring av offentlig råderett over havnearealer

I Trøndelag som helhet er det få steder som er egnet for moderne havnedrift. Det er derfor et offentlig anliggende å sikre næringslivet tilgang til havneanlegg og dermed muligheten for bruk av sjøtransport. En god regional havnestruktur vil sammen med interkommunal arealplanlegging bidra til å sikre disse interessene, og sørge for at tilgjengelige havneanlegg kommer offentligheten til gode.

- 
- A map of the Trondheim region in Norway, showing the city of Trondheim and surrounding areas. Thirteen numbered location pins are placed on the map, corresponding to the list on the left. The pins are numbered 1 through 13. The map is a light blue color with white outlines for landmasses and water bodies. The list on the left is as follows:
- 1 ORKDAL
 - 2 TRONDHEIM
 - 3 MALVIK
 - 4 STJØRDAL
 - 5 FROSTA
 - 6 LEVANGER
 - 7 VERDAL
 - 8 INDERØY
 - 9 STEINKJER
 - 10 VERRAN
 - 11 INDRE FOSEN
 - 12 FRØYA
 - 13 NAMSSOS