

Trondheim  Havn

Framtidens havnestruktur

Knutepunktet Hitra, 01.06.2023

Terje R. Meisler

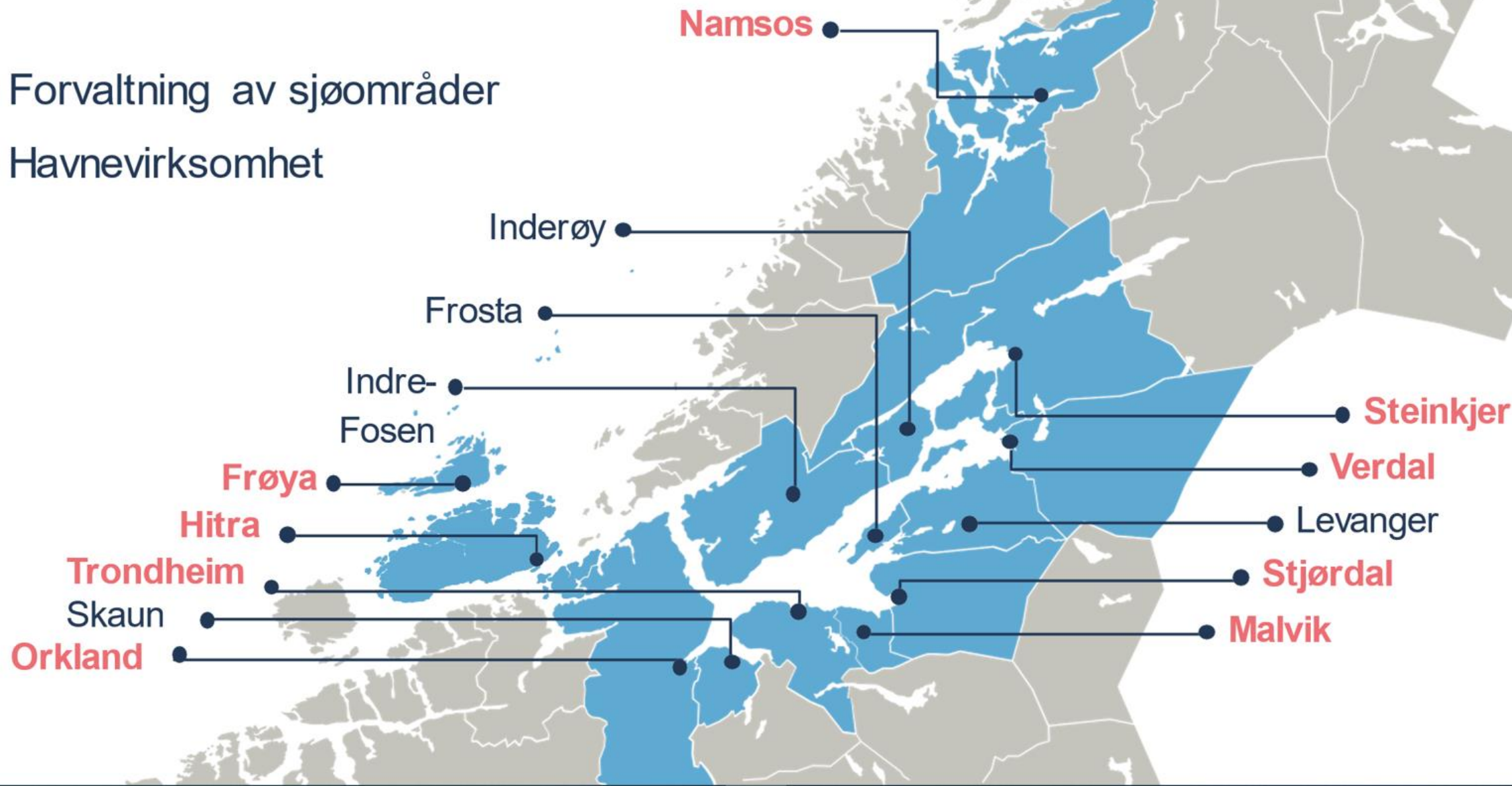
Sjef havnedrift

Agenda

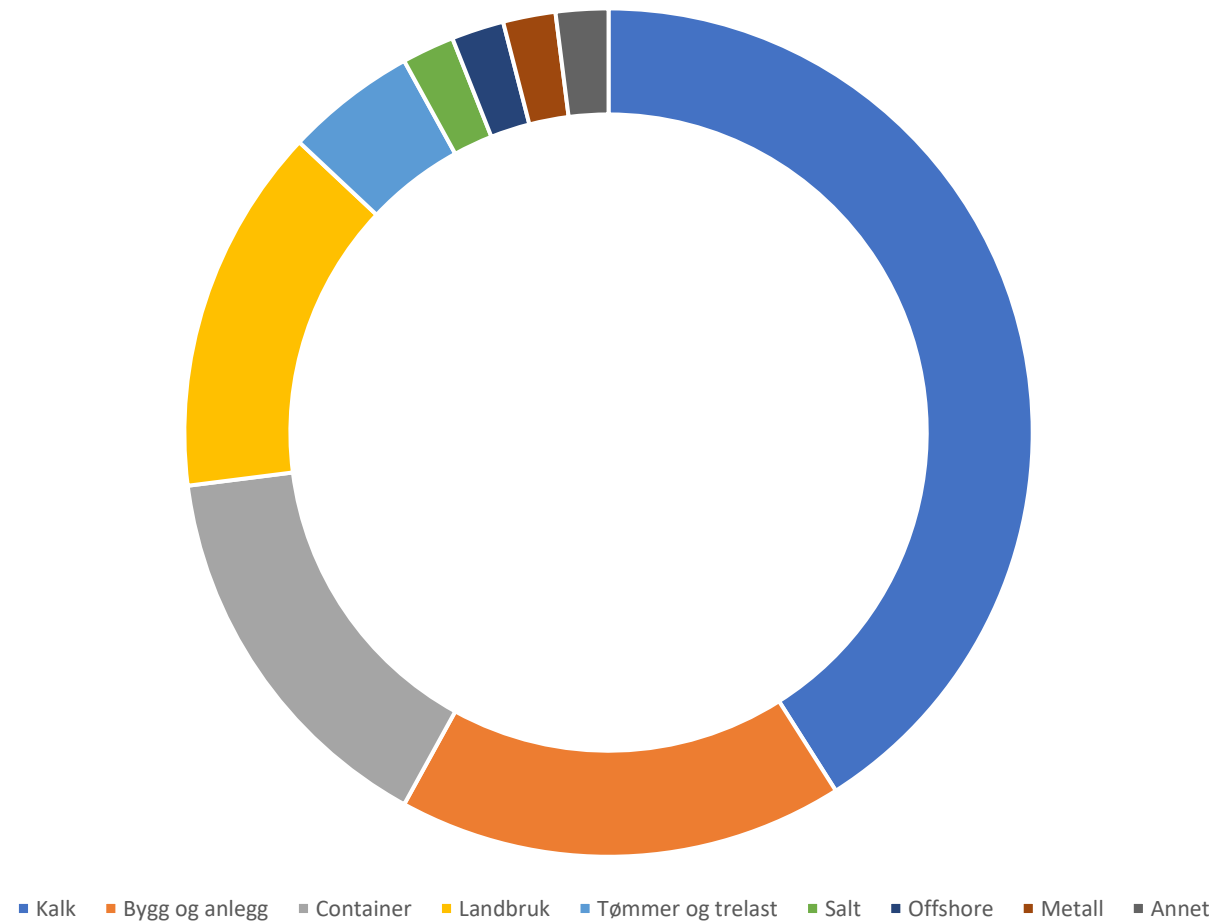
1. Godsknutepunkt
2. Energiknutepunkt
3. Cruise
4. Nasjonal beredskap
5. Framtidens havn

Trondheim Havn IKS

- Forvaltning av sjøområder
- Havnevirksomhet

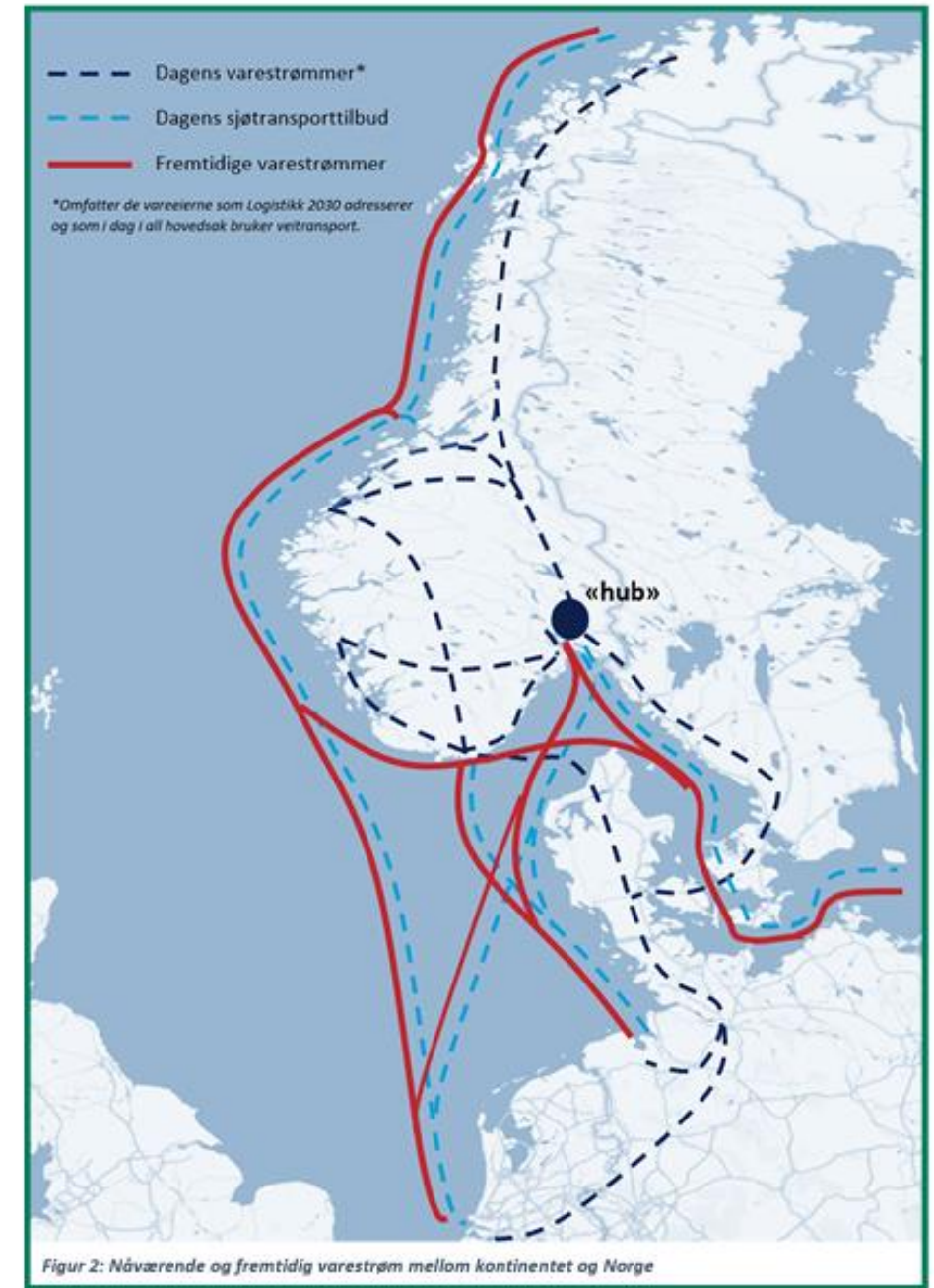


Varetyper over Trondheim Havn 2021



Dagens transportløsninger

- Dagens logistikk-løsninger er utviklet på vegtransportens premisser
- Ønsker sjøbasert løsning med direkte transport til Europa
- Flere studier viser at dette er mulig og hvilke tiltak som må gjøres
- Lagerhaller og annen infrastruktur
- Nye typer fartøy



Gods fra veg til sjø

Nasjonale mål

- Gods fra veg til sjø/bane på strekninger over 300 km
- Legge til rette for overføring av gods til sjø og bane
- Redusere klimagassutslipp
- Redusere ulykker
 - I forhold til folketallet hadde Norge 35% flere drepte i ulykker med tyngre kjøretøy enn snittet i Europa (2011 – 2013)

Riksrevisjonens undersøkelse av
overføring av godstransport
fra vei til sjø og bane

Dokument 3:7 (2017–2018)



Funn og anbefalinger

Målet om overføring av gods-transport fra vei til sjø og bane er ikke nådd

- For transport av stykk gods på strekninger over 300 kilometer med nærhet til havn eller jernbaneterminal, har veitransporten i 2010–2015 økt like mye eller mer enn transport på sjø og bane.
- Dersom veitransporten på disse strekningene hadde vært utført på sjø og bane i stedet, ville kostnadene for samfunnet som følge av ulykker, forurensning, støy, veislitasje og køer blitt betydelig mindre.

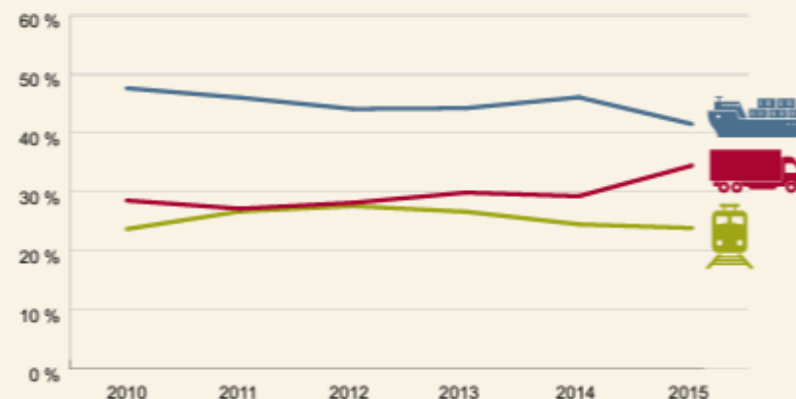
Myndighetene har ikke klart å styrke konkurranseevnen til sjø- og jernbanetransport sammenlignet med veitransport

- Veitransporten er blitt raskere, billigere og mer fleksibel sammenlignet med sjø- og jernbanetransporten.
- Det er gjennomført få tiltak for å styrke konkurranseevnen til godstransport på jernbanen.
- Sjøtransport koster mindre enn veitransport, men tar lengre tid og er mindre fleksibel.
- Det har blitt lagt bedre til rette for arealer til tilbydere og brukere av transport langs hovedveinettet enn ved havner og jernbaneterminaler.

Det er svakheter i departementets oppfølging av målet om overføring av godstransport fra vei til sjø og bane

- Departementet har ikke hatt god nok styringsinformasjon. Det er i perioden 2010–2016 ikke satt konkrete resultatmål for å sikre at målet om godsoverføring nås, og departementet har ikke fulgt opp hvilke resultater transportetatene har oppnådd. Verken departementet eller etatene har hatt informasjon om hvorvidt tiltak som er satt i verk, har hatt effekt. Manglende informasjon og kunnskap kan ha ført til at tiltak som kan føre til overføring av gods til sjø og bane, ikke har blitt foreslått eller gjennomført.
- Departementet har iverksatt få tiltak for å nå målet om å få mer godstransport over fra vei til sjø og bane.

Utvikling i andeler av godstransporten (i tonnkilometer) der det er konkurranse mellom transportformene, i perioden 2010–2015



Kilde: Grunnlagsdata fra SSB, sammenstillt av TØI

Konkurranseevnen til veitransport sammenlignet med sjø- og jernbanetransport på strekninger der det er konkurranse

	Lasterbil vs. Skip		Lasterbil vs. Tog	
Pris	Grønt	Rødt	Grønt	Rødt
Punktlighet	Grønt	Rødt	Grønt	Rødt
Transporttid	Grønt	Rødt	Grønt	Rødt
Fleksibilitet	Grønt	Rødt	Grønt	Rødt
Miljø	Rødt	Grønt	Rødt	Grønt
Frekvens	Grønt	Rødt	Grønt	Rødt
Sikkerhetskontroll*	Grønt	Rødt	Grønt	Rødt

*Inkluderer tilgang til infrastrukturen (sertifikater og lisenser) og kontroller av / tilsyn med transportene

Grønt: Lavere konkurranseevne enn den andre transportformen
Rødt: Høyere konkurranseevne enn den andre transportformen

Rollen til sjøvegen

- Havn må inn i Nasjonal Transportplan
- Havnenes nasjonale rolle må synliggjøres
- Bedre finansieringsordninger for havneinfrastruktur
- Havn som del av helhetlig godstransportsystem

Energiknutepunkt

- Landstrøm
- Hydrogen
- Ammoniakk, metanol, LNG,...
- Enova avslutter dagens støtteordning med landstrøm, siste søknadsfrist 06.12.2023
- Ønske om å tilby det kunden vil ha!



Cruise



Anløp til Trøndelag

	Trondheim	Namsos	Frøya	Hitra
2016	57	1		
2017	57			
2018	83	2		
2019	87	1		
2020	5 (93)		±	
2021	12 (104)	±	±	
2022	89 (112)		1	
2023	104		3	1
2024	91	2	2	

Forsvaret og nasjonal beredskap



LEVERER PLAN: Mandag sender forsvarssjef Eirik Kristoffersen den fagmilitære planen for felles nordisk forsvar, til politisk ledelse i Forsvarsdepartementet. Foto: Tore Kristiansen / VG

Peker ut fire nøkkelhavner: Forsvarssjefenes plan for nordisk forsvar

De fire nordiske forsvarssjefene leverer nå en felles plan til sine regjeringer om hvordan Norge, Danmark, Sverige og Finland kan samordne sine forsvar når alle fire blir medlemmer i Nato.

Forsvarskommisjonen, NOU 2023:14 (mai 2023)





Forsvarskommisjonen sier:

- «Norge får nå en nøkkelrolle i tilrettelegging av **alliert mottak** og forsterkninger til hele det nordiske området».
- «**Sikre sjøveier** i Atlanterhavet, Nordsjøen og Norskehavet for å motta forsyninger til Norden og alliert mottak vil få større betydning».
- «Det vil være nødvendig å etablere god kontroll i kystsonen slik at Forsvaret kan bringe forsyningene **trygt inn fra havet til havner** i Norge. Norge og Sverige må sammen planlegge for alliert mottak og fremføring til Østersjøregionen».
- «Hovedvekten av sivile ressurser som er avgjørende for Forsvarets evne til å ta imot **allierte styrker** finnes i hovedsak i Sør- og **Midt-Norge**».

Framtidens havn

- God innseiling og dybde
- Solid kai og godt bakareal
- Gode energiløsninger
- Effektive logistikk-løsninger
- God samhandling med næringslivet
- Digitale og selvbetjente løsninger
- Et havneselskap som evner å se muligheter



Ambisjoner for Hitra Kysthavn

- Trondheim Havn er en integrert del av næringslivet på Hitra
- Hitra Kysthavn bidrar til økt verdiskapning for næringslivet
- Hitra Kysthavn bidrar til et bærekraftig miljø
- En moderne og effektiv havn
- Økt godsmengde over Hitra Kysthavn
- Utvikle havnetjenestene i tråd med kundenes ønsker