

Oppdragsnr.: 52203733 Dokumentnr.

Til: Wacker Holla v/Torbjørn Halland
Fra: Bjørn Hjelde
Sted, dato: Trondheim, 2022-11-17
Kopi til: Aslaug Bjørke

► Utbygging Holla - Sjøtrafikk

Innledning

I forbindelse med planlagt utvidelse av Wacker Chemicals Norway AS sitt smelteverk på Holla, skal det vurderes hvilke endringer dette vil gi for sjøtrafikken i Hemnfjorden. Både byggefasen og driftsfasen etter utvidelsen, skal vurderes. For vurdering av sjøtrafikk i driftsfasen legges tall for full utbygging til grunn. I tillegg til den ovnen som nå skal bygges (ovn 9), inkluderer dette også enda to nye ovner (ovn 10 og 11).

Grunnlag for sjøtrafikken

For driftsfasen er det forholdsvis sikre data når det gjelder endring i båttrafikken til/fra smelteverket. I byggeperioden er det imidlertid én stor usikkerhet pr. nå, og det er om forurensede masser skal deponeres inne på industriområdet eller ikke.

Driftsfasen

Endring av anløp i driftsfasen er vist i figuren under. (Tallene er oppgitt av Wacker.)

Transport over kai		I dag	Med ovn 9	Med ovn 10	Med ovn 11
Råvarer inn	Årlige anløp	52	70	80	90
Kystrutebåt inn	Årlige anløp	17	17	17	17
Tømmer inn	Årlige anløp	15	20	25	30
Trekull	Årlige anløp			??	??
Ferdigvarer ut	Årlige anløp	50	52	52	52
Diverse ut	Årlige anløp	15	20	25	30
Sum anløp	Årlige anløp	149	179	199	219

Figur 1. Endring av årlige anløp etter hvert som nye ovner settes i drift.

Byggefasen

Det er forutsatt at byggematerialer vil bli tilkjørt med bil. Noen enkelttransporter av komponenter vil transporteres til Holla med båt, eksempelvis transportbånd. Antallet anløp er vurdert å være mindre enn 4 pr. byggetrinn.

På Lagunen (område i nordøst) er det deponert ca. 200 000 m³ med masse, som er forurenset i varierende grad. Det er pr. i dag ikke besluttet om massene fortsatt skal ligge på Lagunen, eller om de skal transporteres ut fra industriområde til et godkjent mottak. Raudsand i Sunndalsfjorden (ca. 150 km seilingsdistanse) er et mulig leveringspunkt.

Her medtas utskipping av massene til et godkjent deponi. Det legges til grunn at dette gjennomføres i forbindelse med bygging av ovn 9, altså før en får økt sjøtrafikk grunnet kapasitetsutvidelse på smelteverket. Det forutsettes et transportopplegg som tilpasses en jevn kapasitet på lasting av masser på Holla. Gitt en lastekapasitet 1000 m³ pr. dag gir dette 200 turer/dager, altså omtrent en ekstra båt inn og ut av fjorden pr. hverdag.

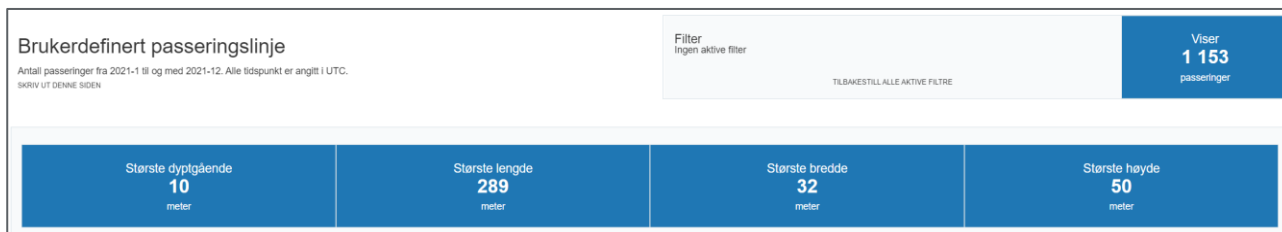
Den første byggefasen som inkluderer uttransport av deponimasser, gir større økning i båttrafikken enn for driftsfasen etter at alle nye ovner er satt i drift.

Registrert skipstrafikk i 2021 og økning i byggefasen for ovn 9

For å vurdere trafikkbildet inn og ut av Hemnfjorden ses det på et passeringspunkt som også inkluderer båttrafikk til og fra Snillfjorden/Krokstadøra. Trafikkdata hentes fra kystdatahuset.no.



Figur 2. Passeringspunkt som legges til grunn er vist med rød farge.



Figur 3. Registrerte passeringer inn/ut av Hemnfjorden i 2021 er 1 153 båter..

Ved å legge til 4 x 2 passeringer for byggeperioden og 200 x 2 passeringer med deponimasser, vil nytt tall bli 1 561 passeringer, en økning på 35 %. En forholdsvis stor økning som skyldes mulig uttransport av deponimasser. For båttrafikken i Trondheimsleia utgjør økningen 2,8 % (fra 14 355 til 14 763 passeringer).

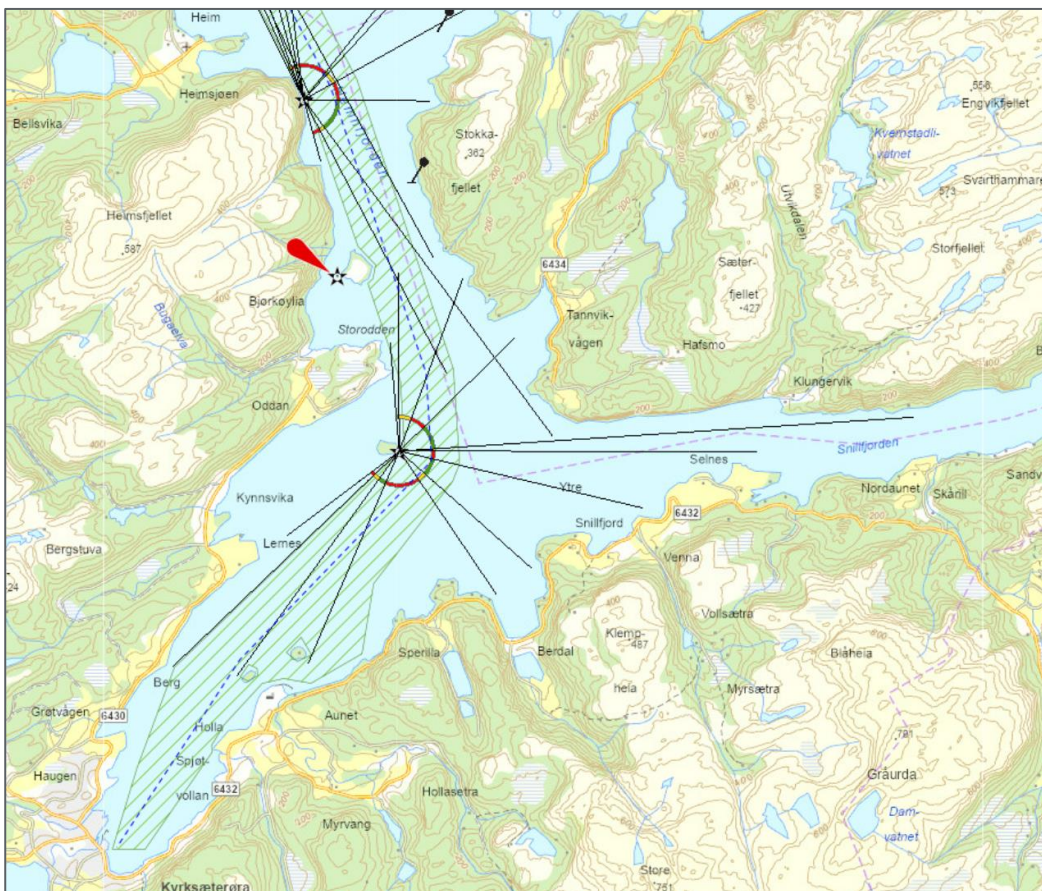


Figur 4. Båttrafikk i Trondheimsleia, på sørsiden av Hemnfjorden.

Om en ser på antall passeringer i Hemnfjorden pr. dag gir dette i snitt: $1\ 153 / 365 = 3,2$ pr/dag i 2021. Mens byggingen av ovn 9 og uttransport av deponimasser pågår, øker dette til 4,3 passeringer pr. dag ($1\ 561/365$).

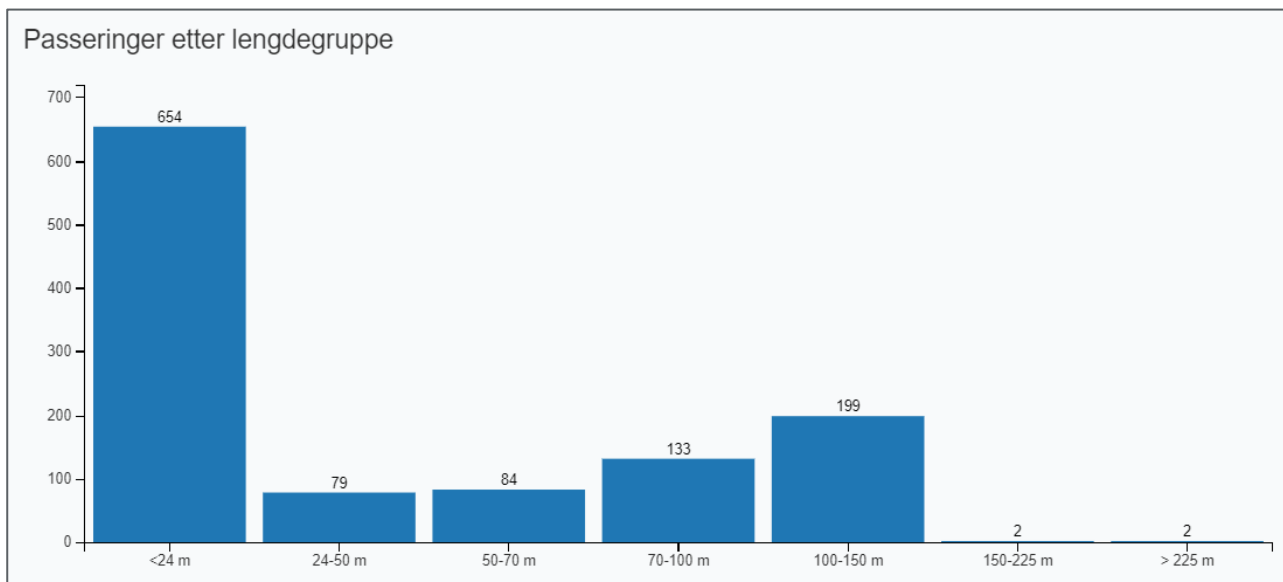
Konklusjon

Farleden i Hemnfjorden er oversiktlig, har svært stor bredde, er godt merket og har lite trafikk. En liten økning i skipstrafikken i Hemnfjorden på grunn av bygging av ovn 9, vil være uproblematisk.

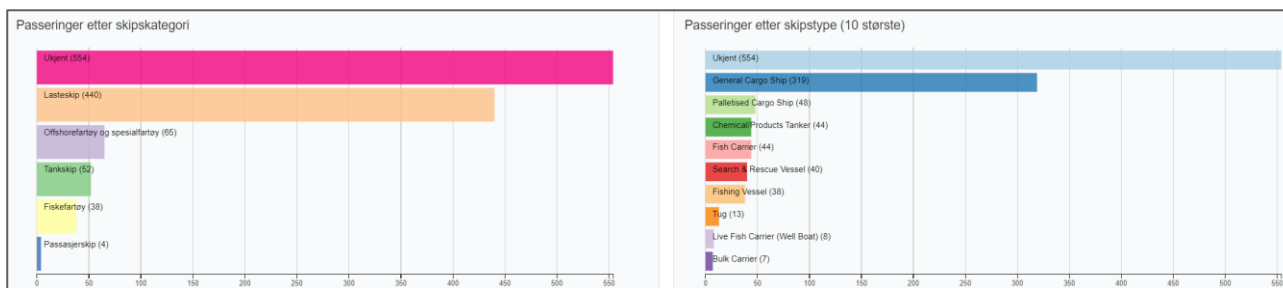


Figur 5. Farleden med navigasjonsinstallasjoner i Hemnfjorden.

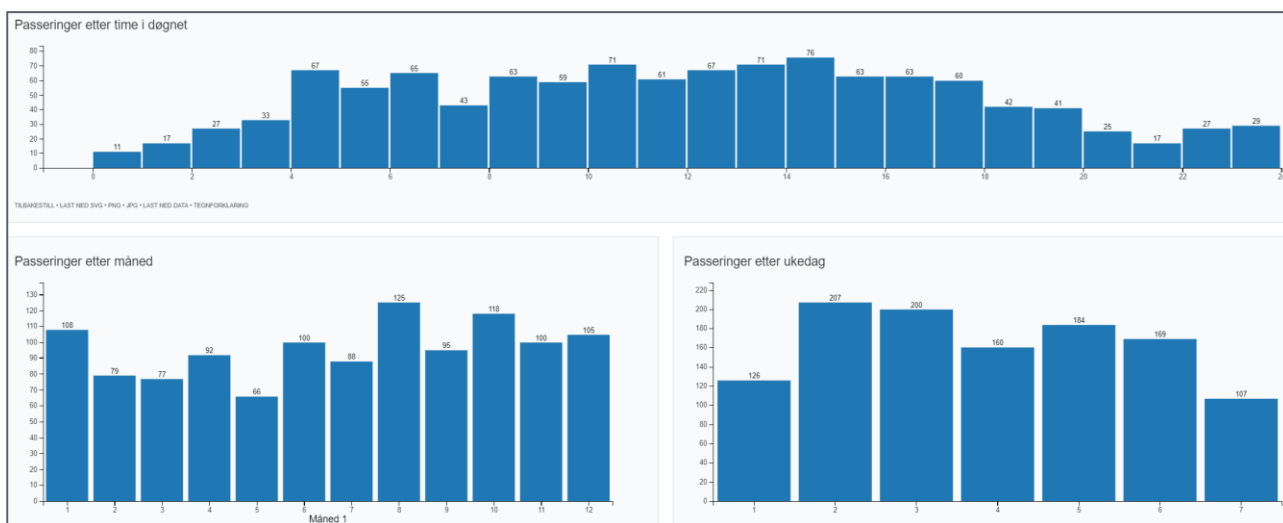
Vedlegg: Trafikkdata i 2021



Figur 6. Båter med lengde under 24 m utgjør 57 % av totaltrafikken.



Figur 7. Både skipskategori og skipstype domineres av klassen "Ukjent". I disse to er det mange fritidsbåter og mindre fiskebåter.



Figur 8. Mest trafikk i august og minst i mai, som utgjør 53 % av august-trafikken.

SKIPNAVN	PASSERINGER	TIDSPUNKT (UTC)	SKIPSTYPE	BT	DWT	L	B	H	D	LAND
SEAY	1	24.09.2021 17:15	Naval /Naval Auxiliary	69 365		289,33	32,30	0,00	10,00	USA
SEAY	1	25.09.2021 04:45	Naval /Naval Auxiliary	69 365		289,33	32,30	0,00	10,00	USA
HAPPY DELTA	1	17.12.2021 15:30	General Cargo Ship	14 784	18 276	156,93	25,60	48,05	10,35	NEDERLAND
HAPPY DELTA	1	20.12.2021 05:53	General Cargo Ship	14 784	18 276	156,93	25,60	48,05	10,35	NEDERLAND
TERNSUND	1	14.02.2021 04:50	Chemical/Products Tanker	11 463	14 846	147,00	22,00	41,00	9,00	DANMARK
TERNSUND	1	13.02.2021 15:15	Chemical/Products Tanker	11 463	14 846	147,00	22,00	41,00	9,00	DANMARK
POLA MARINA	1	13.02.2021 06:30	General Cargo Ship	6 305	8 148	141,00	16,00	0,00	4,53	RUSSLAND
POLA MARINA	1	09.02.2021 19:45	General Cargo Ship	6 305	8 148	141,00	16,00	0,00	4,53	RUSSLAND
ABB VANESSA	1	31.01.2021 10:01	General Cargo Ship	9 611	12 628	139,02	21,00	0,00	8,00	PORTUGAL
ABB VANESSA	1	04.02.2021 21:30	General Cargo Ship	9 611	12 628	139,02	21,00	0,00	8,00	PORTUGAL
ARKLOW DAWN	1	08.01.2021 22:00	General Cargo Ship	6 687	11 047	132,60	15,87	0,00	7,80	NEDERLAND
ARKLOW DAWN	1	06.01.2021 20:16	General Cargo Ship	6 687	11 047	132,60	15,87	0,00	7,80	NEDERLAND

Figur 9. De seks lengste skipene inn Hemnfjorden i 2021.