

NOTAT

## Joma Gruver

Detaljreguleringsplan med konsekvensutredning

## Transportutredning av alternative mottakshavner for Joma Gruver

OPPDRAKSGIVER

Joma Gruver AS

EMNE

Transportutredning av alternative mottakshavner for Joma Gruver

DATO / REVISJON: 18. Desember 2020 / 01

DOKUMENTKODE: 10223388-02 -RIVeg-RAP-001



# Multiconsult

## RAPPORT

OPPDRAK	<b>Konsekvensutredning og reguleringsplan for Joma Gruver</b>	DOKUMENTKODE	10203388-02-RIT-NOT-01
EMNE	Transportutredning av alternative mottakshavner for Joma Gruver	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAKSGIVER	<b>Joma Gruver AS</b>	OPPDRAKSLEDER	Bård Øyvind Solberg
KONTAKTPERSON	Odd Mikkelsen	UTARBEIDET AV	Halvor Grønlund
		ANSVARLIG ENHET	10103050 Trafikk, Multiconsult Norge AS

## SAMMENDRAG

Når en ser bort i fra kostnader, som det ikke har blitt sett på i dette arbeidet, så fremgår strekningen fra Joma til Namsos den foretrukne strekningen til havn langs norskekysten. Det fremgår gode argumenter for valg av havn i Namsos. Styrker som trekker for Namsos er:

- Noe kortere vegstrekning (ca. 12 km kortere). Reisetid mot Mosjøen er dog ca. det samme som til Namsos.
- Bedre vegstandard, med mindre sannsynlighet for trafikkulykker.
- Mindre bompengekostnader per september 2020 mot Namsos enn mot Mosjøen.
- En større havn som trolig har flere muligheter for mottak av utvinnede masser fra Joma.
- Kortere seileavstand dersom massene skal fraktes sydover

01	06.11.2020	Utkast transportutredning for mottakshavn for Joma Gruver	HAG	BØS	JorB
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

## INNHOLDSFORTEGNELSE

1	<b>Bakgrunn</b> .....	4
1.1	Vurderingskriterier for egnethet.....	4
1.2	Metodikk .....	4
2	<b>Alternativer</b> .....	5
2.1	Rutene til Namsos og Mosjøen .....	5
2.2	Namsos havneområde .....	6
2.3	Mosjøen havneområde .....	6
3	<b>Vurdering av alternativenes egnethet</b> .....	7
3.1	Reisetid.....	7
3.1.1	Reisetid normalsituasjon (minutter) .....	7
3.1.2	Risiko for spesielle situasjoner .....	8
3.2	Trafikkulykker.....	15
3.3	Reisekostnader .....	19
3.3.1	Bompenger .....	19
3.3.2	Lengde på veien.....	19
3.4	Vegkvalitet .....	19
4	<b>Oversiktsmatrise</b> .....	21
5	<b>Annet</b> .....	22
5.1	Fjellovergangen på Steinfjellet.....	22

## 1 Bakgrunn

Det er et ønske om å legge til rette for ny gruvedrift i det gamle gruveområdet til Joma Gruver. Grong Gruber var sist gang i drift fra 1972 til 1998.

I forrige periode med gruvedrift ble malmen transportert til Namsos for utskipping. Man vil nå vurdere egnethet av flere kaier og behov for lagringsplass ved kai etc. Det skal vurderes to mulige lokasjoner for havn – Namsos eller Mosjøen.

I dette notatet vurderer Multiconsult de to alternative havene opp mot ulike vurderingskriterier som anses som viktige for Joma Gruver AS.

### 1.1 Vurderingskriterier for egnethet

- Reisetid
  - Normalsituasjon
  - Risiko for spesielle situasjoner
- Reisekostnader
  - Bompenger
- Trafikkulykker
- Vegkvalitet

Andre faktorer som anses som viktige, men som ikke vurderes i dette notatet er kostnader knyttet til stigning på veg, kostnader knyttet til bruk av havnen samt parkeringskostnader. I tillegg er ikke kvaliteten av havnemottaket vurdert, derav eksempelvis tilgjengeligheten fra overordnet bilvei samt lagerkapasitet på mottaket.

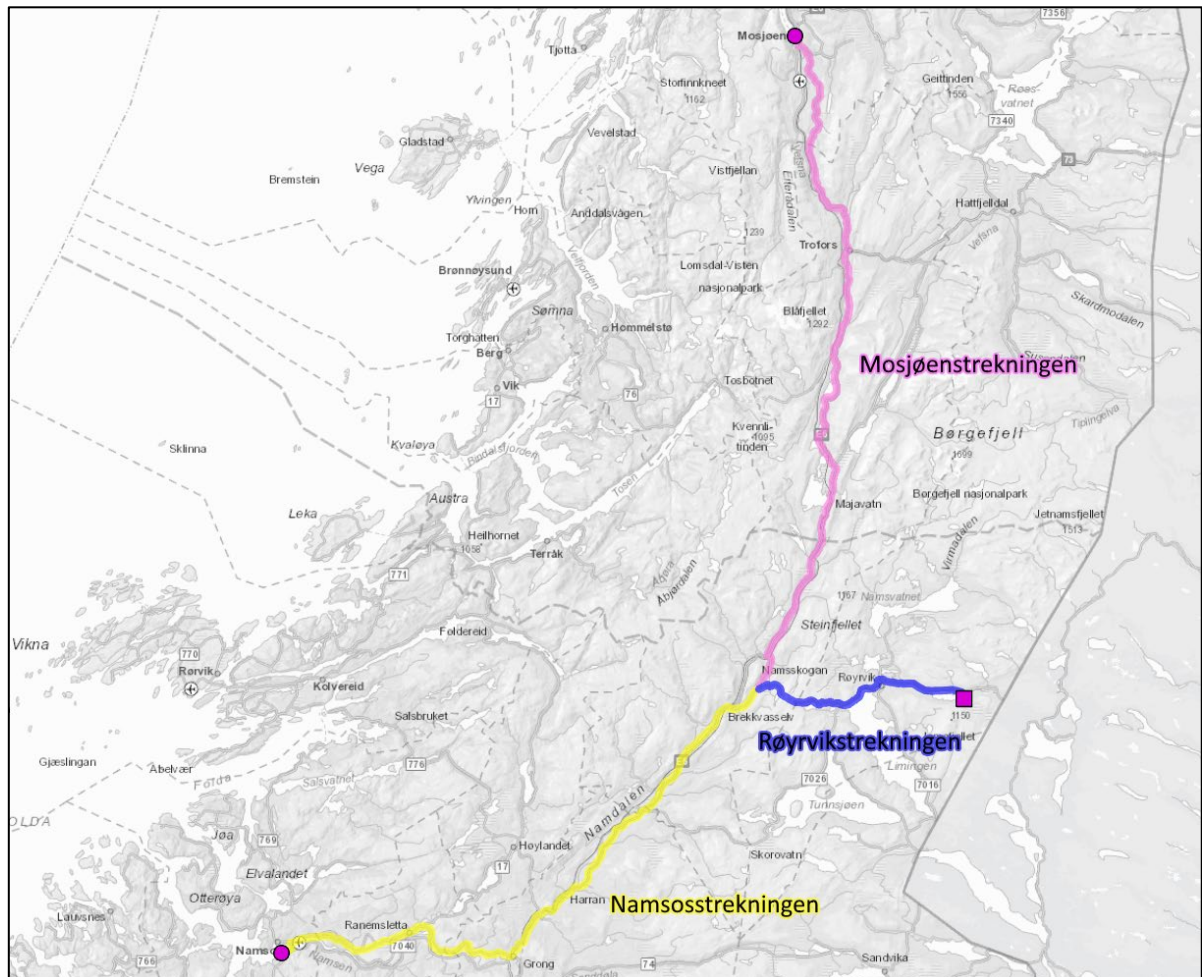
### 1.2 Metodikk

Vurderingen av de to ulike havnemottakene for Joma gruver vurderes i form av en kvalitativ vurderingsmatrise hvor resultatene er vurdert relativt til hverandre. Vurderingen oppsummeres i en oversiktsmatrise hvor det er valgt å bruke 4 graderinger. Det brukes fargene – grønn, gul, oransje og rød, hvor grønn er den mest positiv og rød er mest negativ.

## 2 Alternativer

### 2.1 Rutene til Namsos og Mosjøen

Rørviksstrekningen, som inngår i begge hovedalternativene, inkluderes i hver av de andre der det er naturlig, men sånn som i oversikten over trafikkulykker separeres Rørviksstrekningen for seg selv.



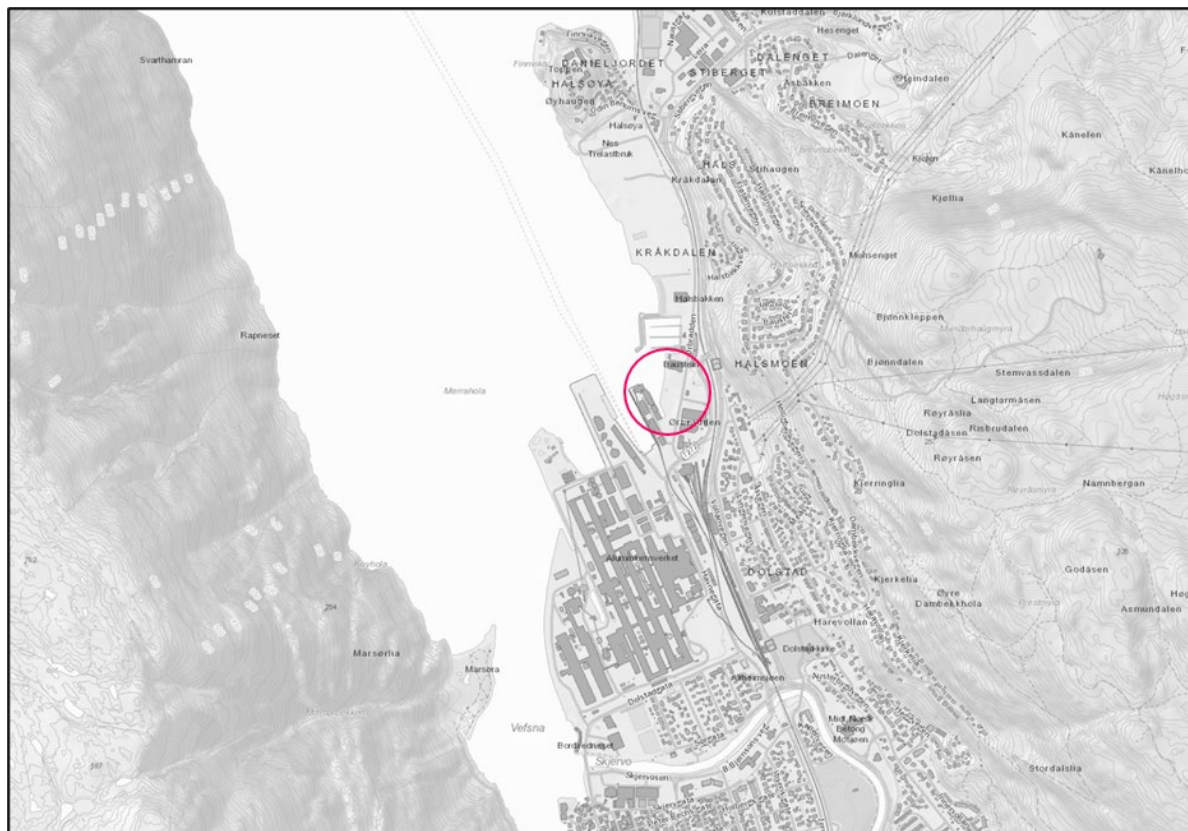


## 2.2 Namsos havneområde



Figur 1 - Mest sannsynlig plassering av havnemottak for Joma gruver markert med rød sirkel, dersom havna i Namsos blir brukt.

## 2.3 Mosjøen havneområde

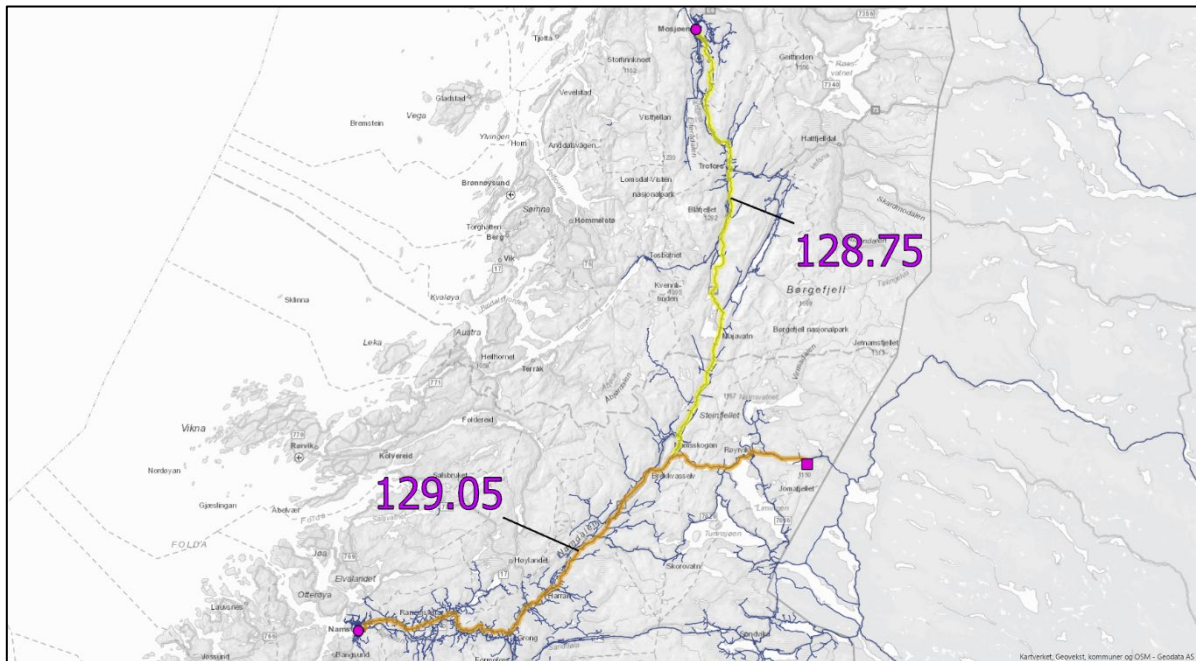


Figur 2 - Mest sannsynlig plassering av havnemottak for Joma gruver markert med rød sirkel, dersom havna i Mosjøen blir brukt.

### 3 Vurdering av alternativenes egnethet

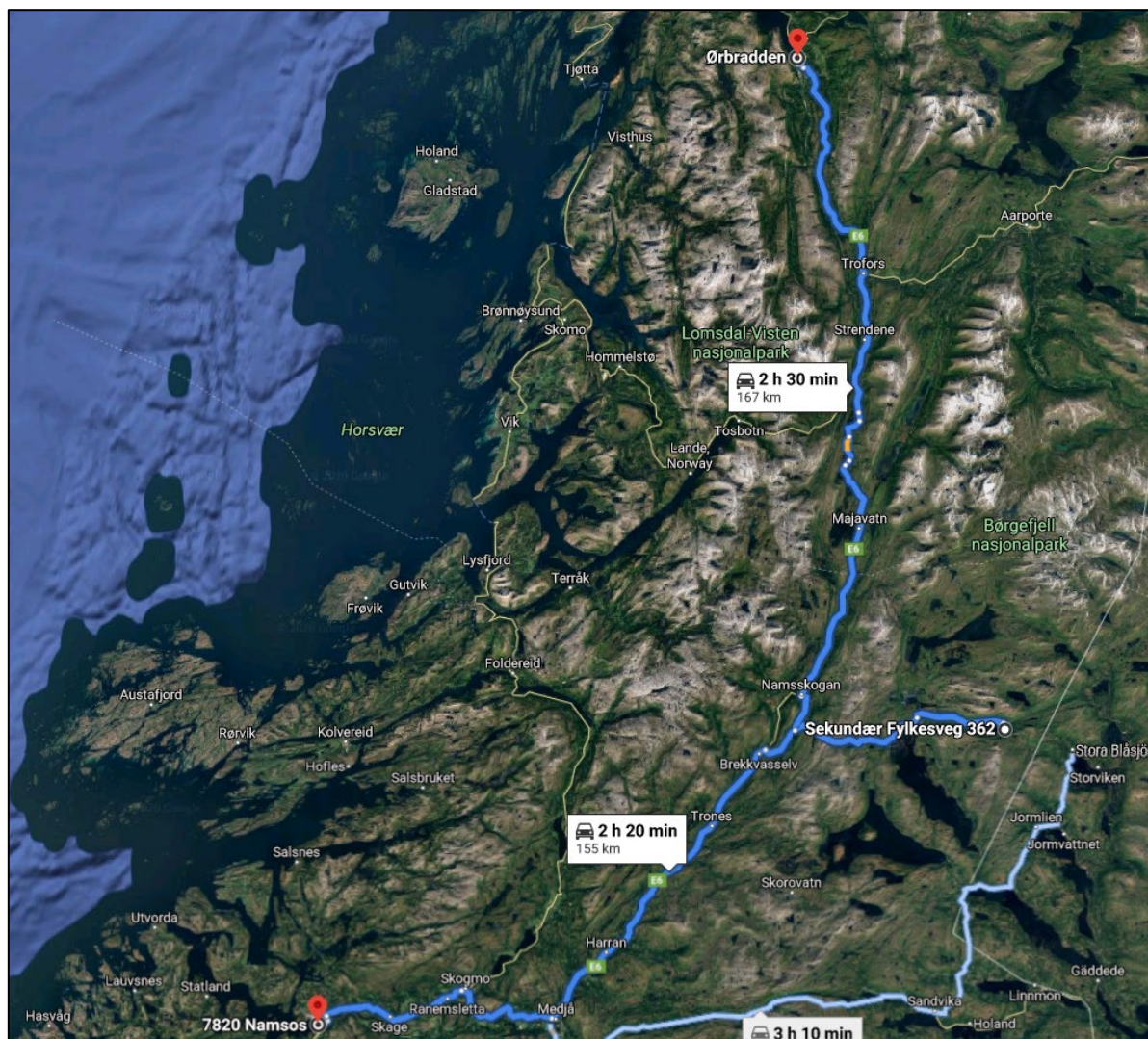
#### 3.1 Reisetid

##### 3.1.1 Reisetid normalsituasjon (minutter)



Reisetiden til Mosjøen og Namsos vurderes som like i ELVEG fra kartverket. Reisetidsfunksjonen fra Google maps sier det er litt større forskjell, dvs. ca. 10 minutter se figur under.





Forskjellen mellom beregning i ELVEG basert på fartsgrense, og Google maps sin reisetid skyldes trolig at Google benytter både fartsnivå på registrert trafikk i tillegg til fartsgrensen, mens ELVEG-beregningene benytter kun fartsgrensene på norske veier.

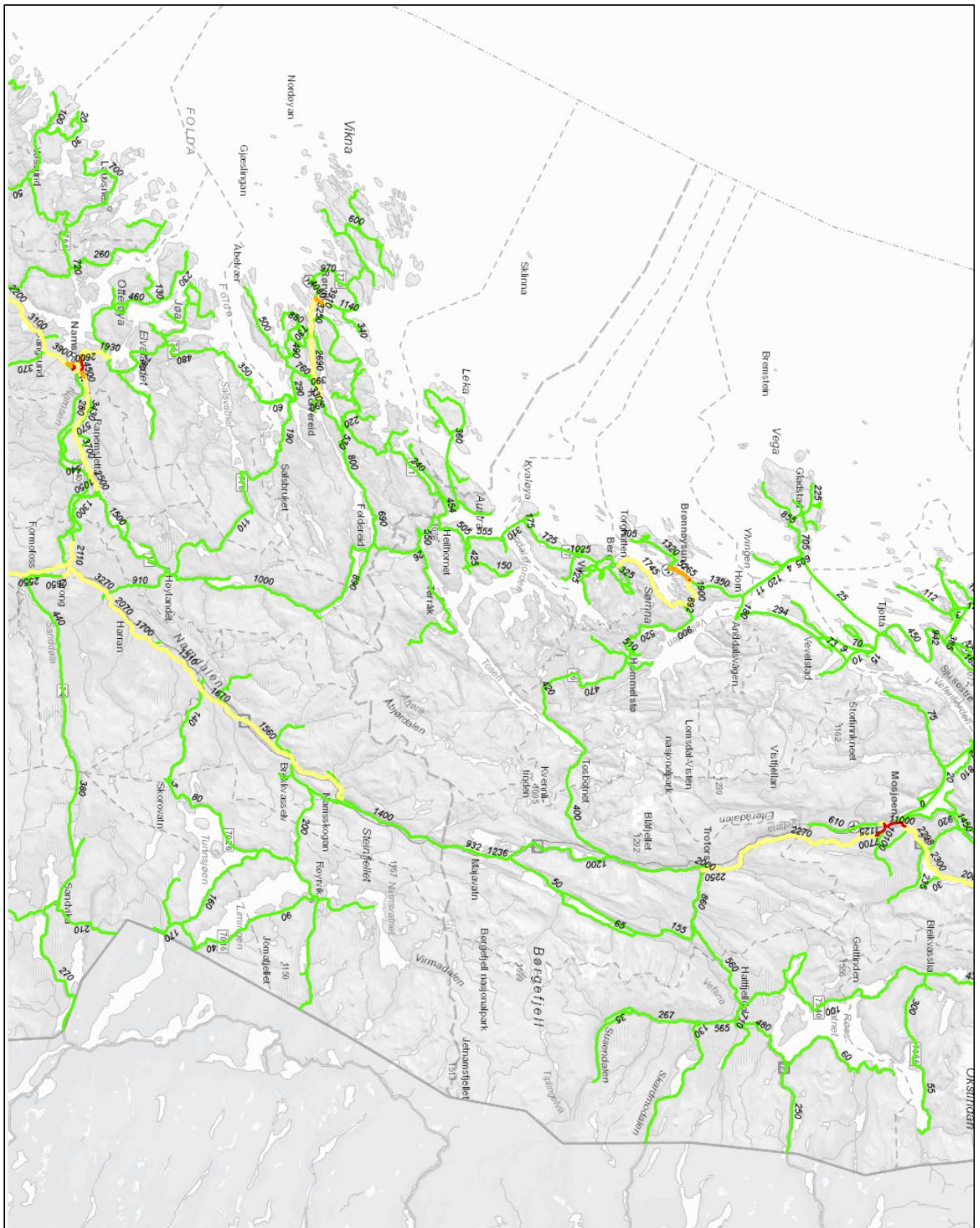
Til tross for noe raskere vei til Namsos, ifølge Google, så vurderes begge havnene omtrentlig like.

### 3.1.2 Risiko for spesielle situasjoner

Reisetiden er spesielt utsatt dersom deler av vegen er belastet med høy trafikk og tidvis kø. Hvis det finnes alternative veier blir en belastet veistrekning likevel mindre risikofylt med tanke på reisetid. Vi ser i dette kapitlet på mulighet for alternative veier, og trafikkbelastning. Et oversiktstkart over trafikkbelastningen mellom Namsos og Mosjøen er vist på neste side. Deretter ser vi på hver av byene.



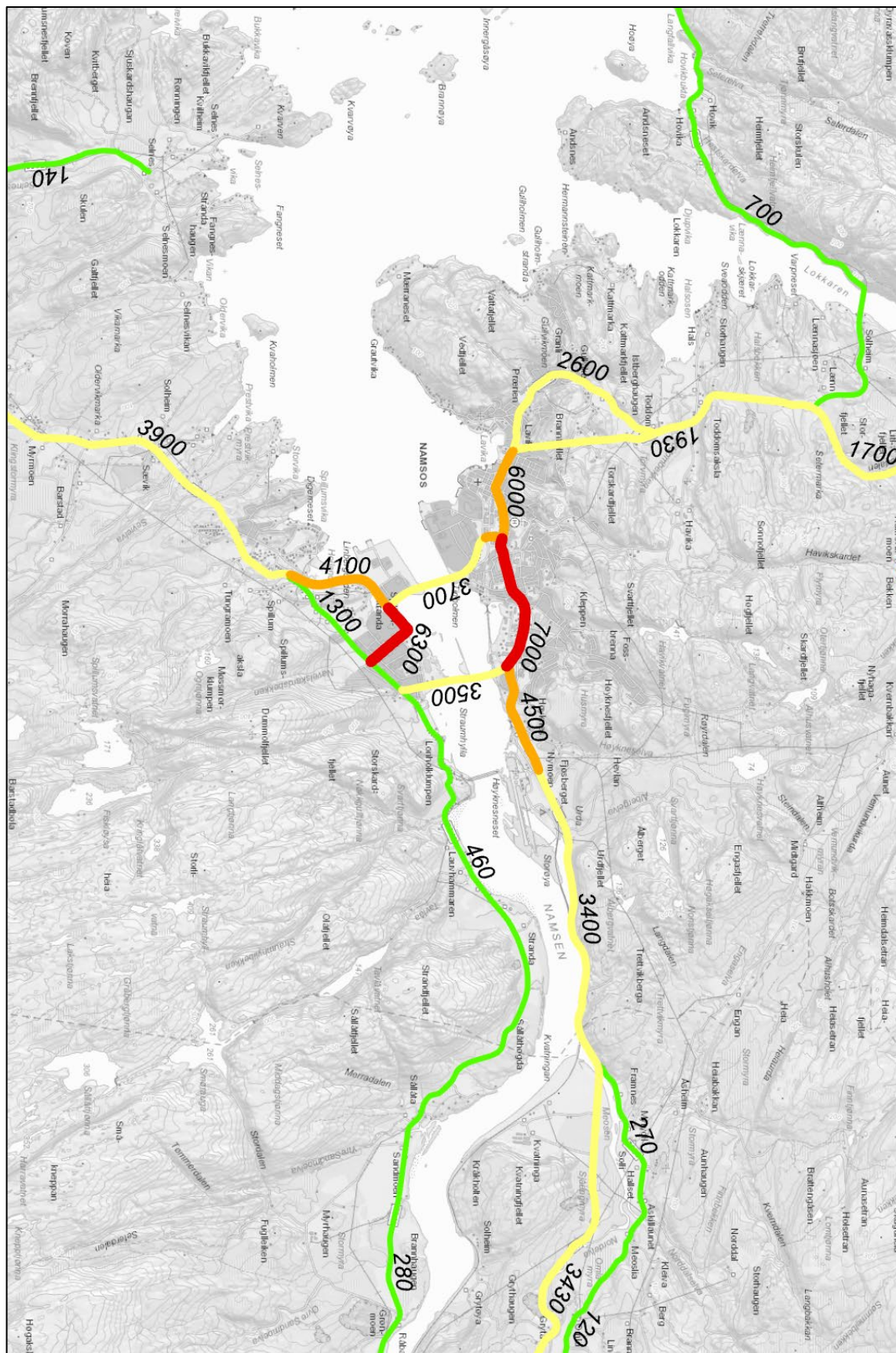
ÅDT-kart (NVDB) for hele regionen mellom Namsos-Joma-Mosjøen:





Namsos

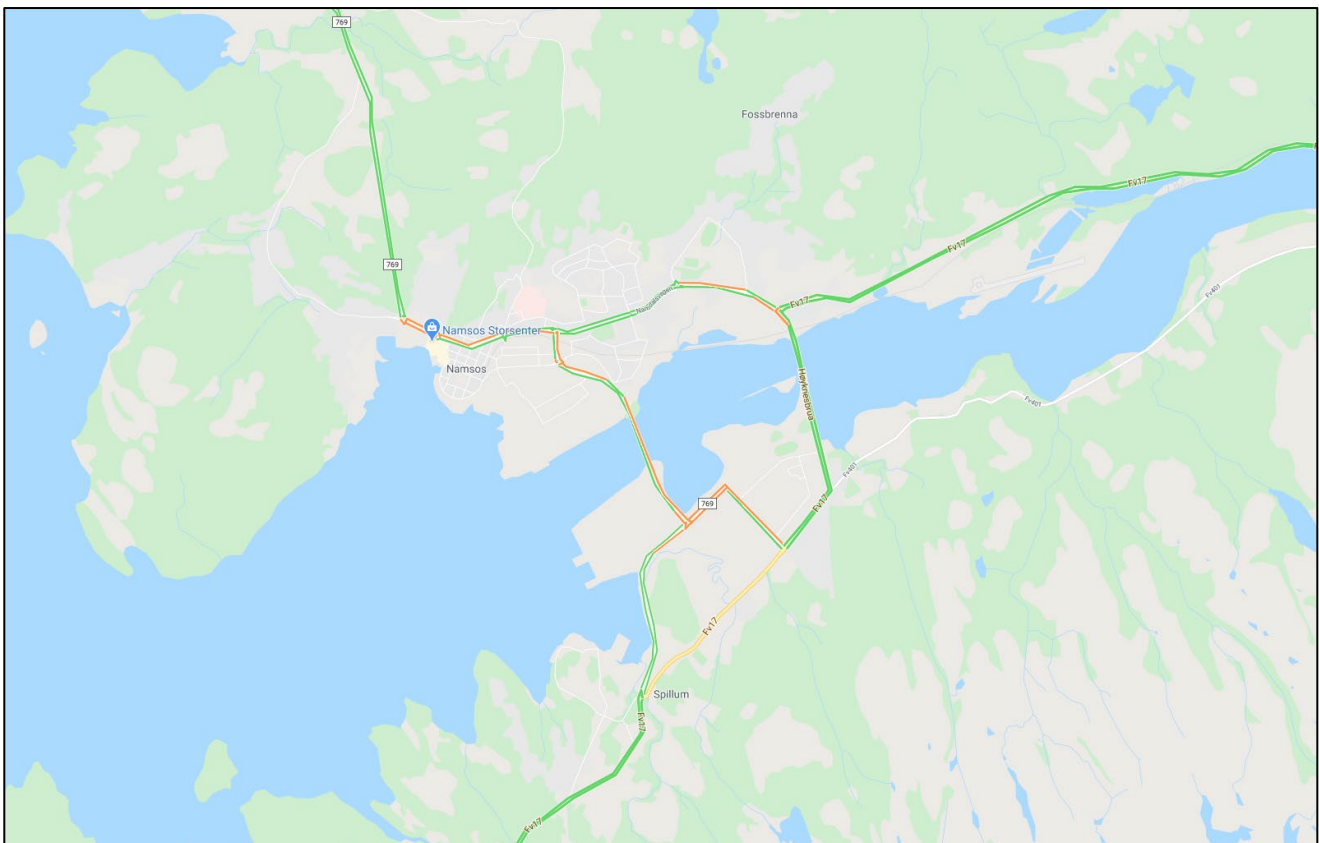
ÅDT-kart rundt Namsos (NVDB):



Rushtidstrafikk morgen i Namsos (Google traffic tatt ut 18.august):



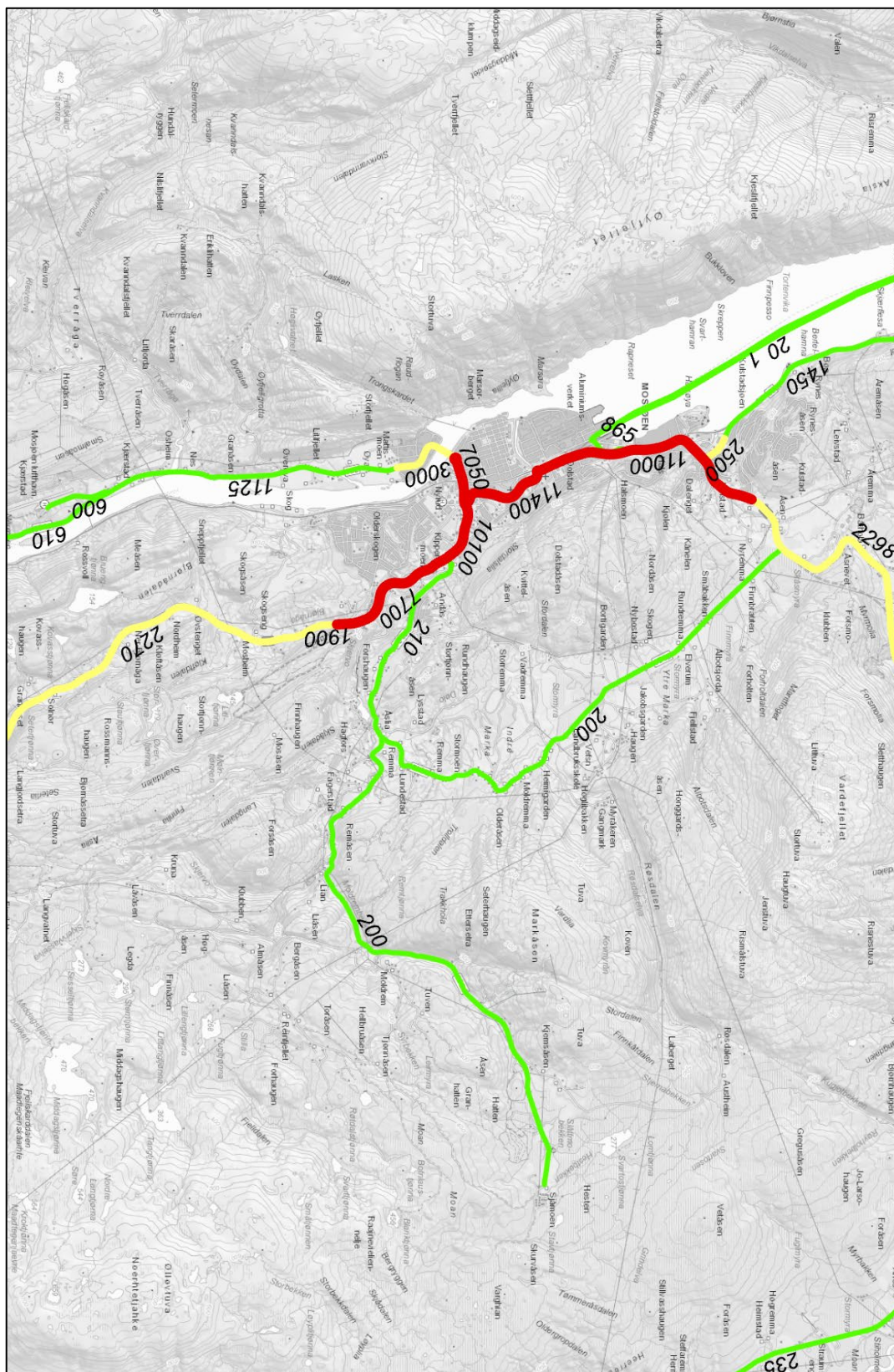
Rushtidstrafikk ettermiddag i Namsos (Google traffic tatt ut 18.august):





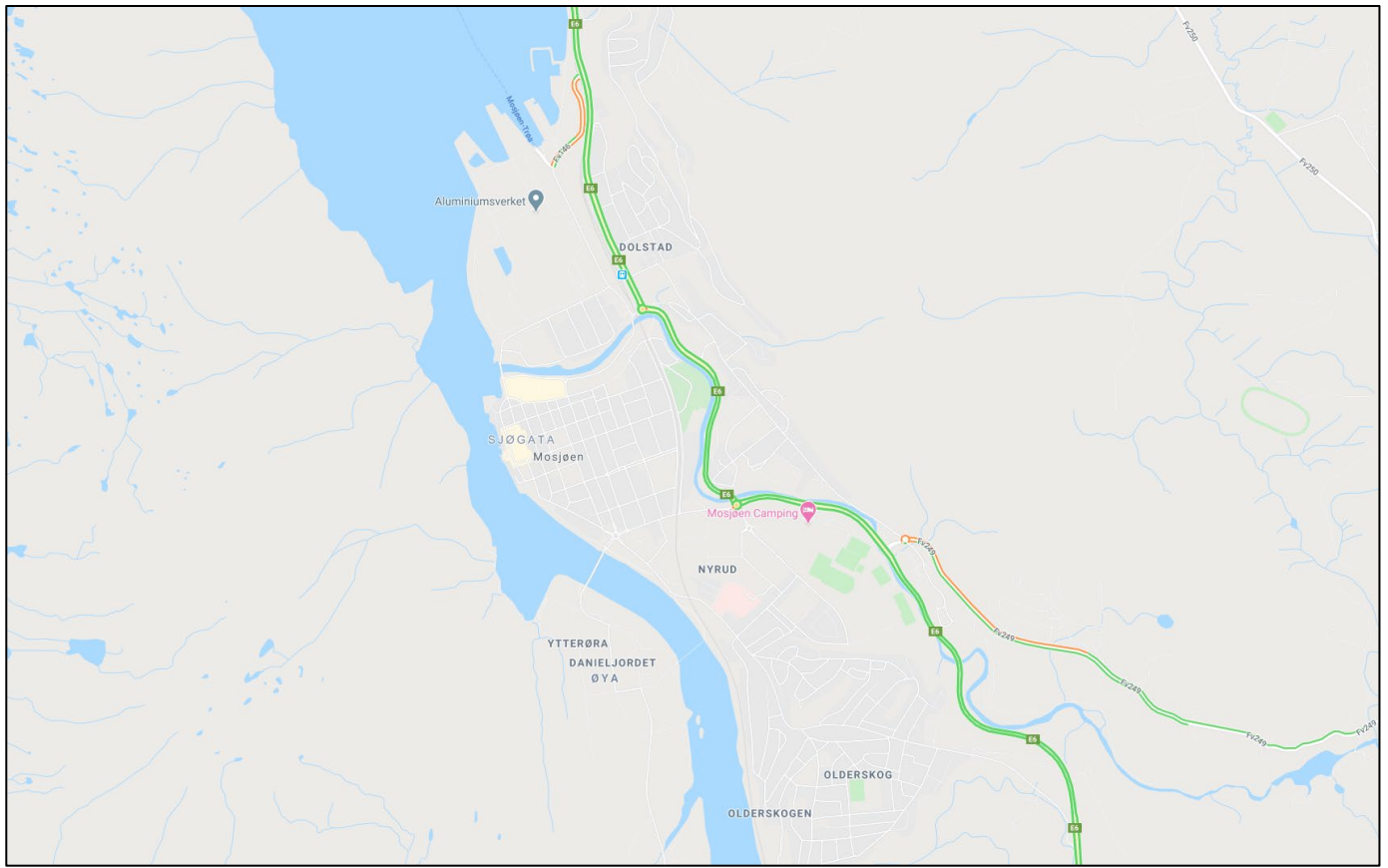
### Mosjøen

#### ÅDT-kart rundt Mosjøen (NVDB):

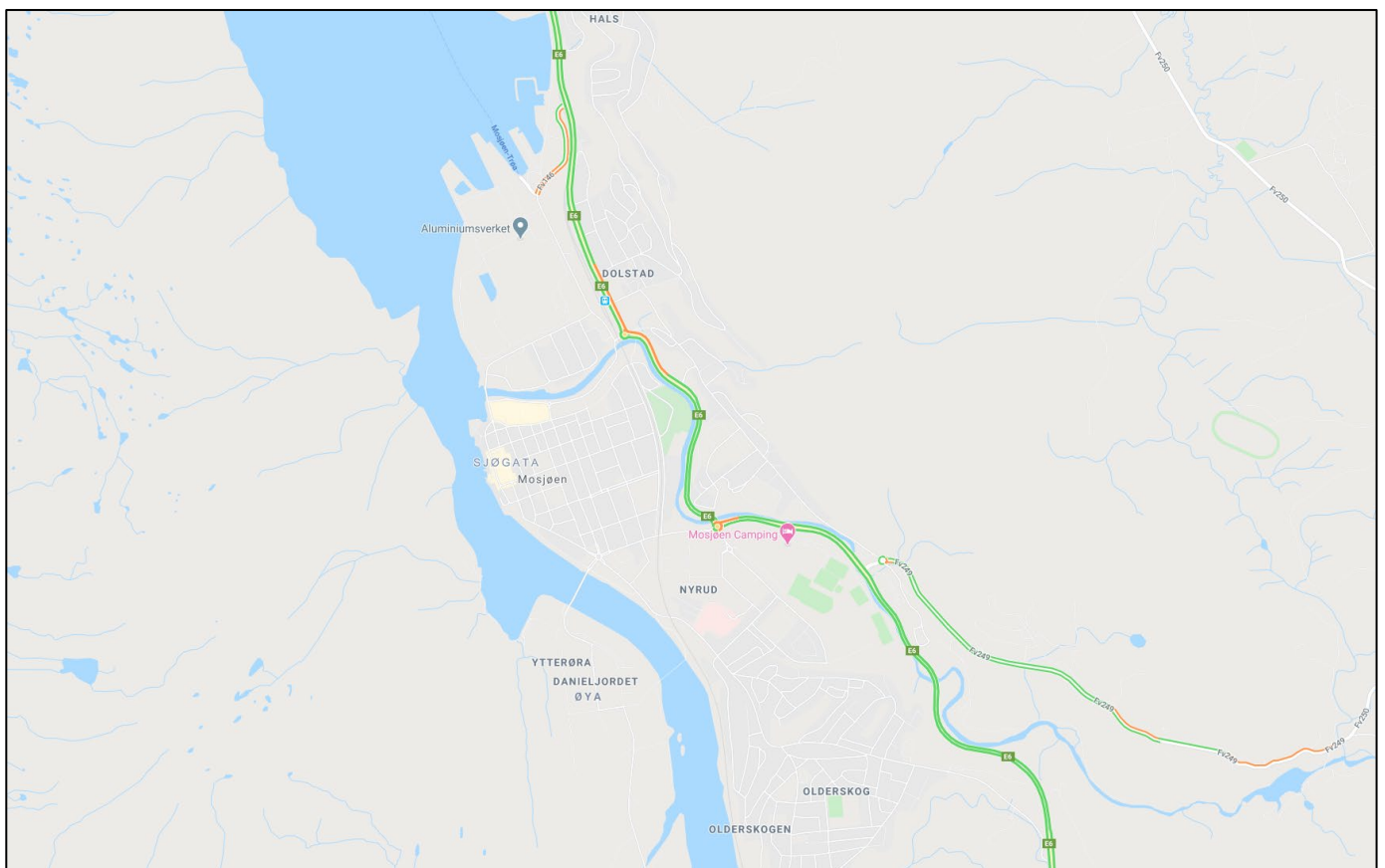




Rushtidstrafikk morgen i Mosjøen (Google traffic tatt ut 18.august):



Rushtidstrafikk ettermiddag i Mosjøen (Google traffic tatt ut 18.august):



**Vurdering av spesielle trafikksituasjoner**

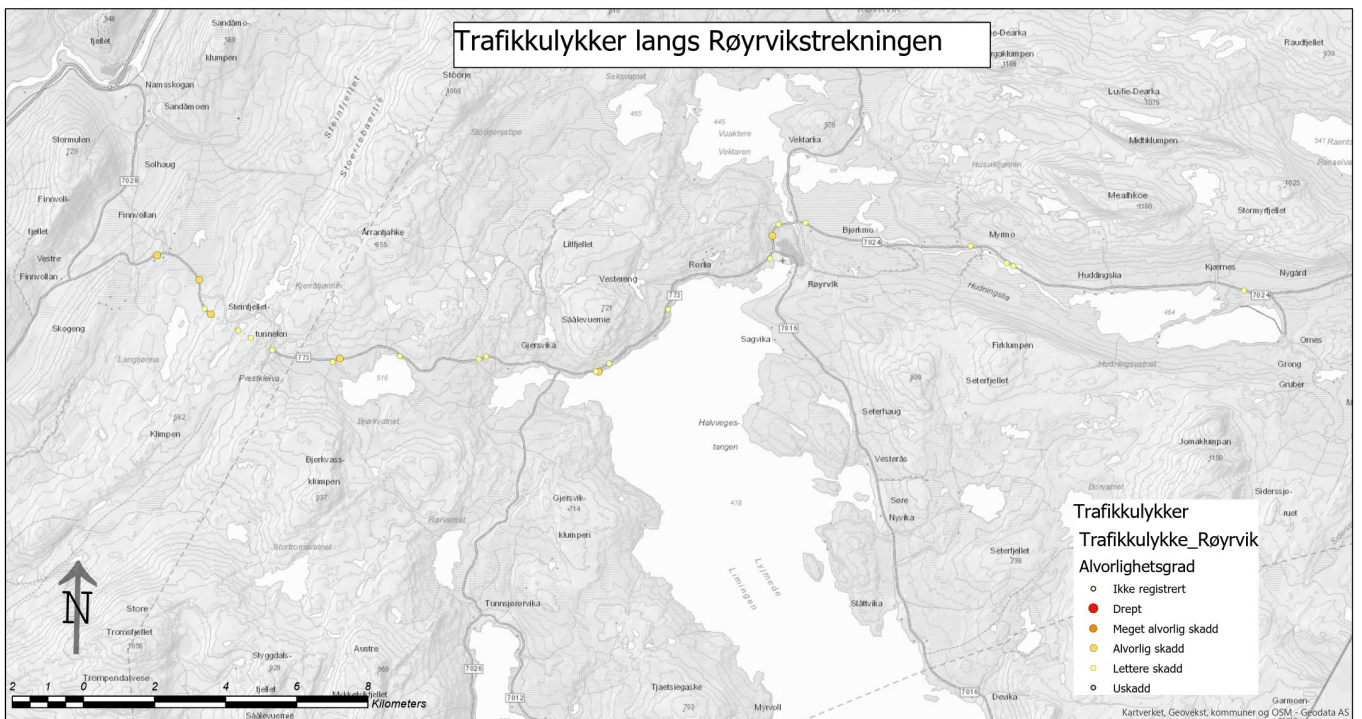
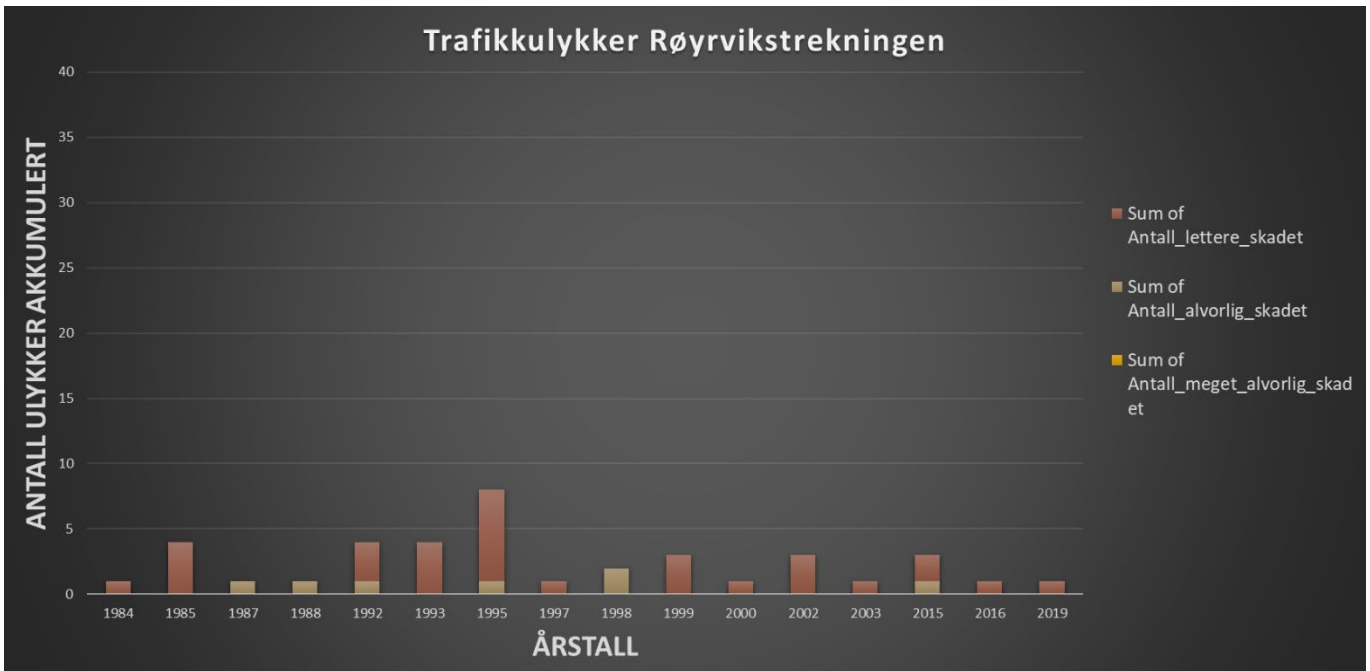
Begge havnene har veldig lite trafikk. Det er kun inn mot sentrumsområdene hvor begge byene runder drøyt 7000 kjøretøy, hvilket ikke nødvendigvis lager kø. Vi ser på rushtidstrafikken at det ikke er mye kø å bekymre seg for. Eventuelle kødannelser og andre årsaker til forsinkelse vil da kun være forårsaket av veiarbeid, trafikkulykker eller dårlig vær (flom, snø, etc.) hvilket forekommer såpass sjeldent at ikke bør være en faktor for reisetidsbetraktninger.

De gangene det likevel blir et problem mot Mosjøen finnes det en alternativ vei stort sett hele veien langs Svenningelva og elva Vefsna. Denne veien er dog en lite brukt grusvei og trolig lite brukt som en avlastningsvei av Vegvesenet.

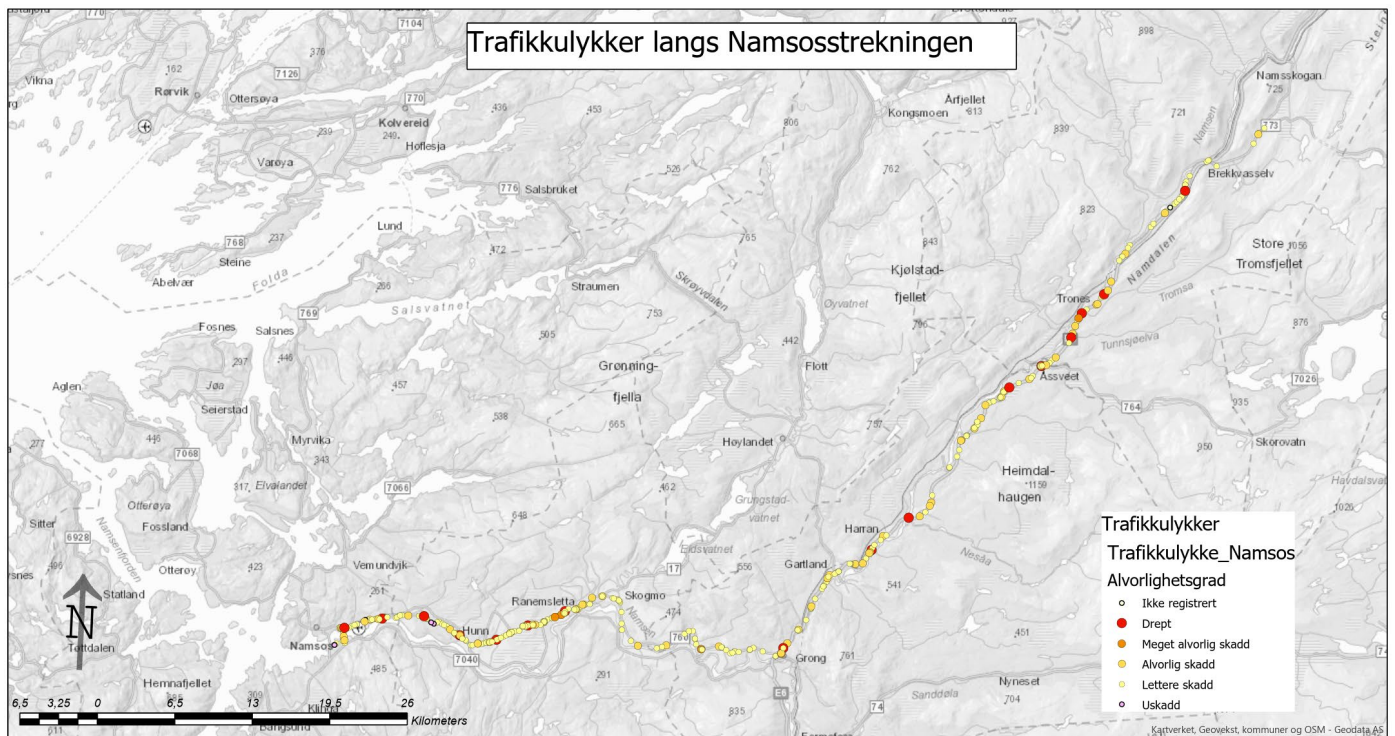
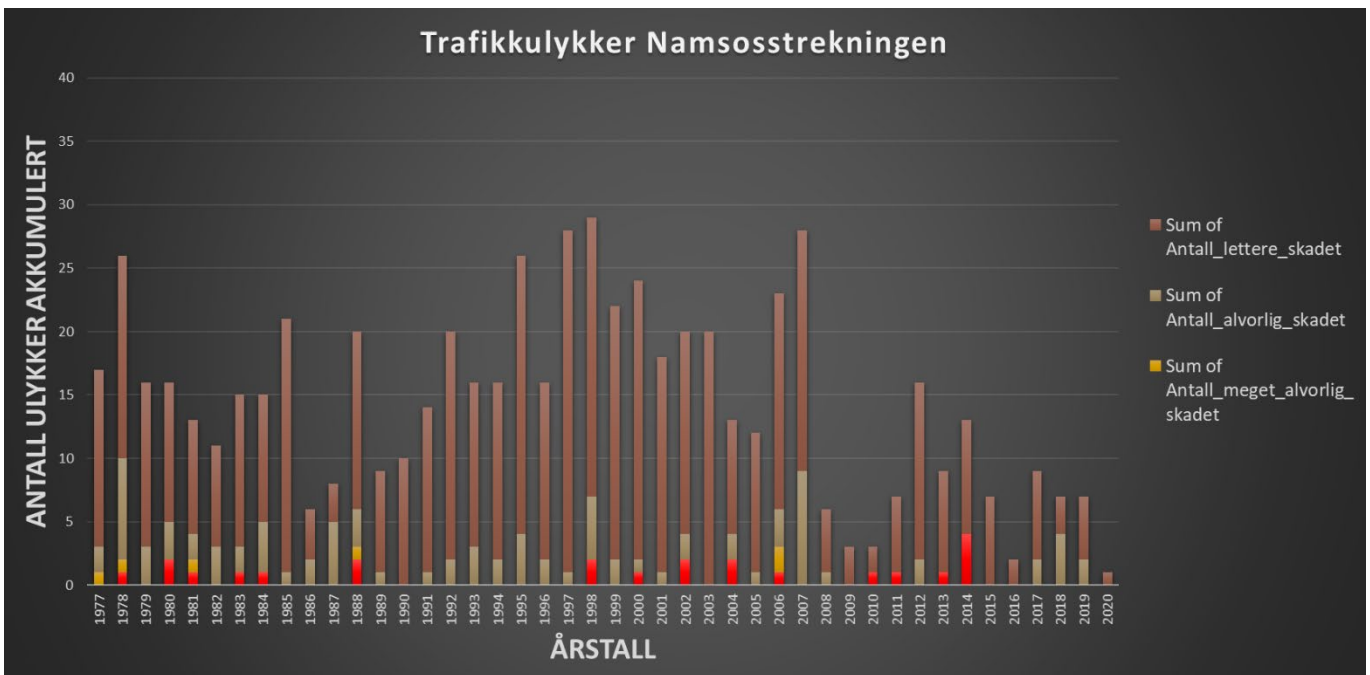
Mot Namsos er det mange flere alternative veier fra Joma gruver skulle veien bli utsatt for noe. Fra Gartland og videre vest langs Namsen er det flere alternative veier.

Samlet sett er begge havnene lite utsatt for spesielle forsinkelser da det er lite trafikk, men Namsos har noen flere alternative rutevalg.

### 3.2 Trafikkulykker Røyrvikstrekningen

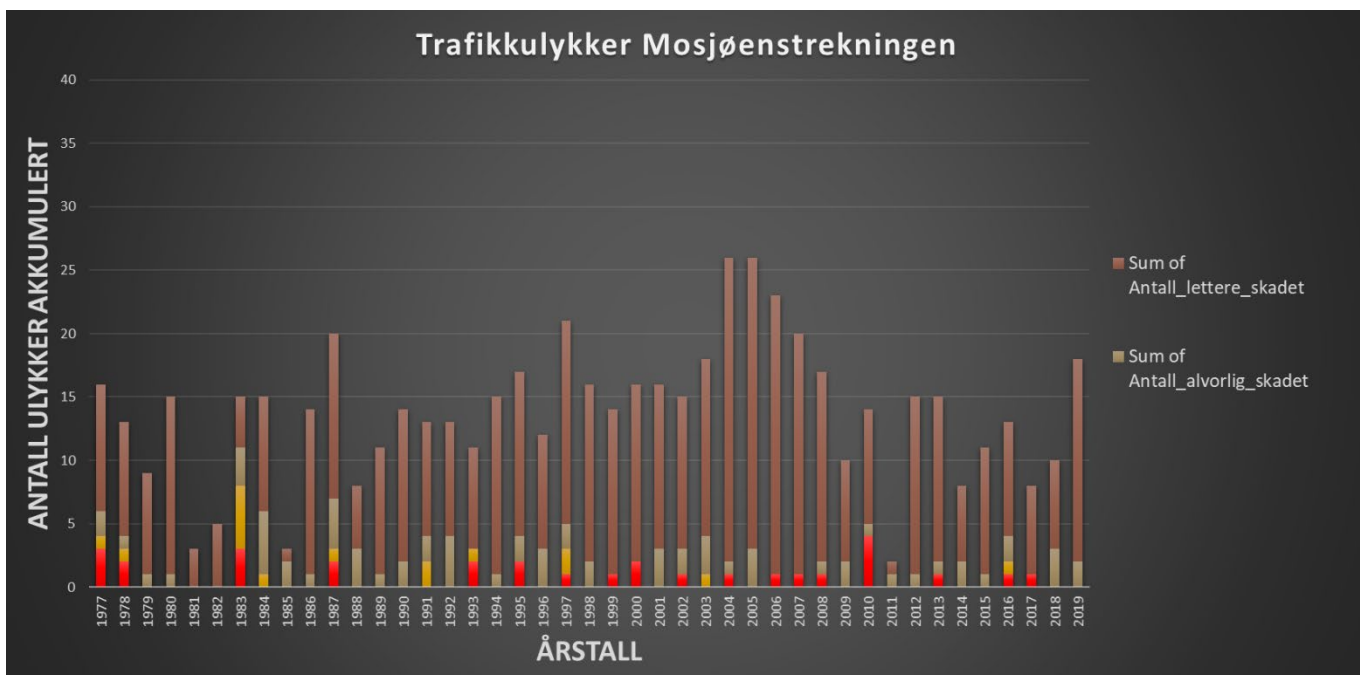


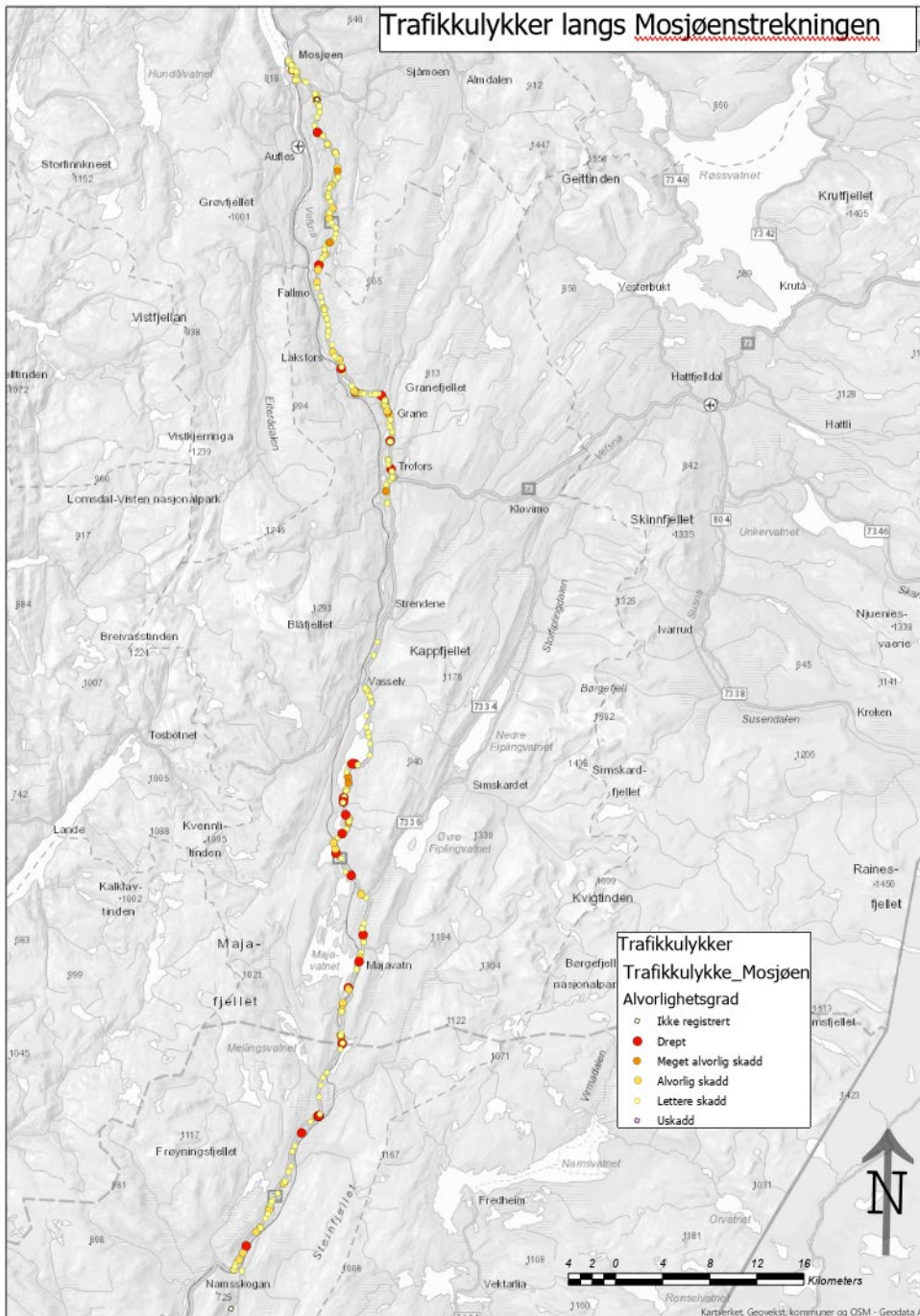
Namsosstrekningen





Mosjøenstrekningen





### Trafikkulykker oppsummert

På Rørvikstrekningen har det vært jevnt lite trafikkulykker også med liten alvorlighetsgrad siste 40 år. Dette skyldes trolig lite trafikk på veien og lave hastigheter.

På strekningen mot Namsos har det særlig på 90- og 00-tallet vært en del ulykker. Dette har midlertidig gått drastisk ned siden 2008, og snittet har vært relativt lavt siden. Dette skyldes trolig en del oppgraderinger av veinettet på denne strekningen.

På strekningen mot Mosjøen har også ulykkesstatistikken toppet seg på 90- og 00-tallet, men i motsetning til Namsosstrekningen kan det ikke synes at snittet av antallet ulykker har gått like mye ned i forhold til historisk data i senere tid.

## Transportutredning av alternative mottakshavner for Joma Gruver

Da det både er noe mer trafikk på strekningen mot Namsos, samt mindre ulykker totalt sett, så anses denne strekningen å være den tryggeste av de to. Likevel skal det sies at ingen av strekningen anses som spesielt utrygge.

### 3.3 Reisekostnader

#### 3.3.1 Bompenger

##### Namsos

Fra Joma Gruver, til Namsos havn er det per i dag ingen bompengavgifter (kilde: Fjellinjen).

##### Mosjøen

Fra Joma Gruver, til havna i Mosjøen må i dag en Lastebil over 3,5 tonn av type Euro VI, eller nyere betale 152 kroner for én vei med en AutoPASS-avtale (kilde: Fjellinjen per august 2020).

#### 3.3.2 Lengde på veien

##### Namsos

Lengde: 155 km

##### Mosjøen

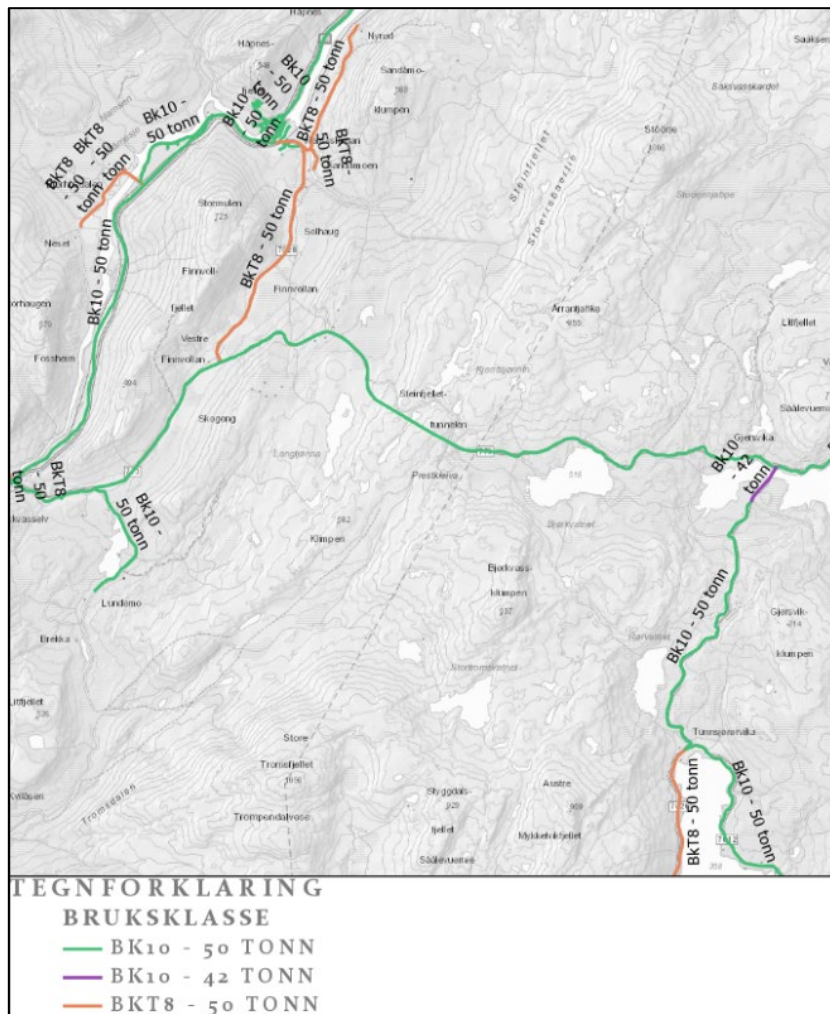
Lengde: 167 km

Ellers så vil sjøtransport som skal sydoover langs norskekysten måtte reise lengre fra Mosjøen enn fra Namsos og visa versa dersom sjøtransport skal nordover. Avstanden målt til Oksvoll ytterst i Trondheimsfjorden i retning sydoover er ca. 314 km fra Mosjøen, og ca. 145 km fra Namsos. Slik at forenklet er det en differanse på cirka 170 km mellom de to havnene når man regner sjøveien. Dette er et viktig moment på kostnadssiden, og avhenger av hvor majoriteten av produktene fra Joma skal. I sist driftsfase ble produktene stort sett fraktet til Sverige, Finland og Tyskland.

### 3.4 Vegkvalitet

Etter at vegen fra Joma kobles med E6 så er vegstandarden god både mot Namsos og mot Mosjøen. Derfor blir vegkvaliteten avgjørende der hvor denne er forskjellig mot de to havnene. Det vises derfor til dokumentet «10203388-02-RIVeg-NOT-01» hvor vegkvalitet har blitt vurdert. Et vesentlig funn fra dette arbeidet viser at strekningen fra Finnvollan ned mot Namsskogen ikke er godkjent for kjøretøy med aksellast over 8 tonn når det ikke er tele i bakken.

## Transportutredning av alternative mottakshavner for Joma Gruver



Figur 3 - Bruksklassifisering for den strekningen mellom Finnvollan og Namsskogen viser at det ikke aksepteres over 10 tonn aksellast om sommeren (BKT8-50 i stedet for vanlig klasse BK10-50).

Lavere bruksklasse mot Mosjøen senker vegkvaliteten drastisk på strekningen mot Mosjøen versus strekningen mot Namsos (figur 3). Da dette gir tvinger kjøreruta på en stor omvei via koblingen mot E6 via Brekkvasselv.



## 4 Oversiktsmatrise

	Namsos	Mosjøen
Reisetid		
Reisekostnader		
Trafikkulykker		
Vegkvalitet		
TOTALT		

Det totale inntrykket, med de faktorene som er vurdert, er at det er klart flest fordeler med å velge bruk av havna på Namsos for eksport av masser fra Joma.

Det spesifiseres dog at en viktig faktor som ikke har blitt vurdert her, som kan være vesentlig ved valg av havn, er tilgjengelighet av en god plass for mellomagring på havna, samt kostnaden ved bruk av havna.

## 5 Annet

Her nevnes faktorer som ikke er med i vurderingskriteriene mellom valg av havn, men som likevel er nyttig informasjon.

### 5.1 Fjellovergangen på Steinfjellet

Det hender at Fv. 773 over Steinfjellet mellom Namsskogan og Røyrvik stenger pga. uvær. Dette er en del av fellesstrekningen mot begge havene. Det er da særlig høyeste punkt på strekningen rundt utgangene av Steinfjelltunnelen som ligger på cirka 570 moh som noen ganger blir utsatt for uvær. Alternativ rute er via Fv. 363 via Skorovatn med avkjøringen ved vestre enden av Limingen. Dette vil i så fall være en stor omvei mot Mosjøen (ca.1 time), men kun en mindre omvei for retning Namsos (ca. 15 minutter).