

# Trondheimsfjorden Marine Senter



Figur 1: tv: Elementer i Trondheim Marine Senter, Th: Foreslåtte veg- og togforbindelser (Figur: Eskil Kvam, Aker Solutions)



Jomar Tørset, Førstelektor, Marin byggteknikk, Institutt for Bygg og miljøteknikk.

TMS tar utgangspunkt i Trondheimsfjordens potensial som testområde og utviklingsplattform for fremtidens marine og kystbaserte løsninger som vil gi et bedre samspill mellom infrastruktur, energi og maritim transport.

TMS representerer et samlet, framtidrettet og lavutslippsbasert alternativ for Midt-Norge. Alternativet er økte transportutslipp, redusert industriaktivitet og tapte omstillingsmuligheter.



## SAMMENDRAG

Prosjektet består av en flytebru med tilhørende påkoblingsøy og tunneler som knytter sammen Byneset (Flakk) og Fosen (Rørvik), og dermed erstatter fergeforbindelsen over Trondheimsfjorden, slik det er vist i Figur 1.

Løsningen inkluderer tilknytning for biltrafikk via Klett, Sluppen og Ila, samt mulig jernbanepåkobling sør for Trondheim. Tidligere har Torgaard vært vurdert som mulig nytt senter for godstransport, men i denne sammenhengen kan området fungere som koblingspunkt mellom sjø, bane og vei via en tunnel fra Flakk.



## INTRODUKSJON

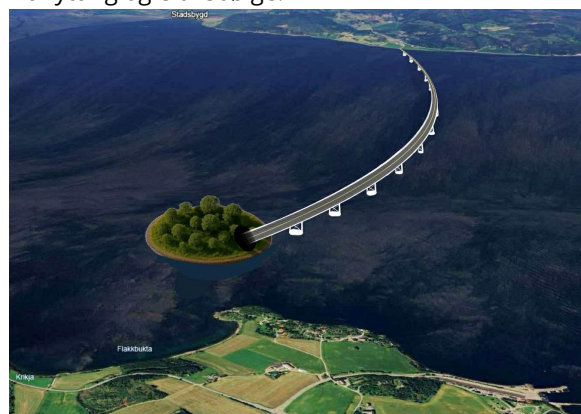
Trondheimsfjorden Marine Senter TMS er et tverrfaglig utviklingskonsept som har utviklet seg gjennom flere år med prosjektarbeid i faget Ingeniørfaglig systemtenkning (TBYG3021) ved NTNU (2015–2022). Et 40-talls studentgruppeoppgaver belyser ulike sider ved prosjektet. De viktigste av disse studentoppgavene er referert til i referanselista. Gjennom studentprosjekter, forskningsinitiativ og samarbeid mellom academia, næringsliv og offentlig sektor har ideen gradvis blitt videreutviklet til et helhetlig konsept som kombinerer bærekraft, innovasjon og regional verdiskaping. Spesielt NIT Indre Fosen har vært viktig i arbeidet med disse oppgavene.

TMS tar utgangspunkt i Trondheimsfjordens unike posisjon som både naturressurs og transportåre, og ser fjorden som et **aktivt laboratorium for framtidens løsninger** innenfor maritim teknologi, energi, transport og urbanisering. Prosjektet søker å forene **infrastrukturutvikling, industriell innovasjon og miljøhensyn** gjennom etablering av en flytebro og tilhørende test- og utviklingsarena for grønn teknologi.

Initiativet bygger på visjonen om å gjøre **Midt-Norge til et nasjonalt og internasjonalt kraftsenter** for bærekraftig industri, transport og forskning. Ved å knytte sammen Trondheim og Fosen-regionen skapes nye muligheter for samhandling mellom utdanningsinstitusjoner, industri og offentlig sektor – med **flytebroen som katalysator** for grønn omstilling og teknologisk nyskaping.

Midt-Norge, som inkluderer fylkene Trøndelag og Møre og Romsdal, er kjent for sin varierte natur og økonomi. Trondheim, med en befolkning på over 200 000, er et sentralt knutepunkt for forskning, teknologi og innovasjon, og har en sterkere urbanisering sammenlignet med Fosen. Fosen-halvøya, med ca. 17 000 innbyggere, opplever en befolkningsnedgang grunnet

fraflytting og eldrebølge.

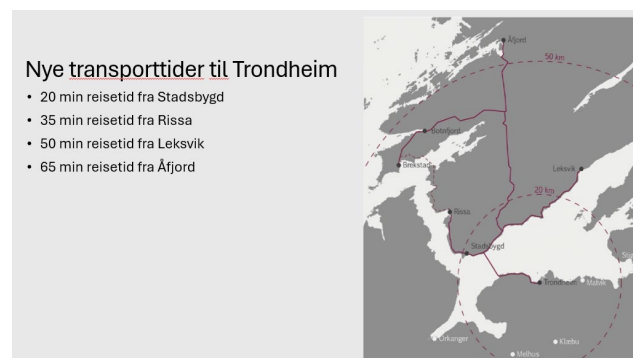


Figur 2: Trondheimsfjorden Marine Senter (TMS): Flytebroen som katalysator for bærekraftig utvikling (figur: Eskil Kvam, Aker Solutions)



## KONSEPTET

### Flytebroen som logistikk- og testarena



Figur 3 Transporttider til Trondheim fra Fosen

Flytebroen er kjernen i TMS sitt ambisiøse prosjekt. Den tilbyr ikke bare en direkte transportrute for gods og pendlere, men fungerer også som testarena for ny teknologi, avanserte materialer, sensorsystemer og fornybare energiløsninger.

Prosjektet legger til rette for effektiv og bærekraftig logistikk: transport over sjøveien utnytter moderne havnefasiliteter, mens broen kobler direkte til jernbanenettet med ny tunnel fra Trondheim havn til eksisterende jernbanenett som en minimumsløsning. Dette korter ned transporttiden, reduserer kostnader og utslipp, og åpner nye muligheter for eksport og industriell utvikling mot Europa.

Flytebroen vil også støtte fisketransport, slik at sjømat kan fraktes raskt og klimavennlig til internasjonale markeder. Samtidig gir prosjektet norske industribedrifter mulighet til å videreutvikle kompetanse fra olje- og gassindustrien innen nye, grønne løsninger.

---

### Ny Trondheim havn – strategisk lokasjon på Byneset

Den nye havnen på Byneset er planlagt på en strategisk lokasjon som maksimerer tilgjengelighet for både gods- og persontransport. Moderne veforbindelser og togforbindelse gjør transport raskere, mer effektiv og mer bærekraftig.

Havnen, sammen med Flytebroen og øvrig infrastruktur, gjør Trøndelag til et knutepunkt for grønn transport og industriell utvikling mot nasjonale og internasjonale markeder. Elektrifisering av broen, solcellepaneler og andre fornybare energikilder vil ytterligere redusere utslipp og støtte lokale industriaktiviteter.

---

### Industriell og regional relevans

Aker Solutions Verdal, med rundt 1500 ansatte, har lang erfaring fra bygging av store stålkonstruksjoner for olje- og gassindustrien og spiller nå en sentral rolle i den grønne omstillingen. Bedriften bygde Bergsøysundbrua – en av verdens første flytebruer – og har senere investert i en moderne, automatisert produksjonshall for serieproduksjon av store stål- og flytekonstruksjoner (Aker Solutions, 2022).

Denne kapasiteten, som ble styrket gjennom regjeringens koronatiltakspakke i 2020 for å opprettholde aktivitet i leverandørindustrien (Regjeringen, 2020), gjør Aker Solutions Verdal godt posisjonert til å produsere komponenter til TMC. En slik bruk av eksisterende kapasitet vil bidra til høy presisjon, reduserte produksjonskostnader, lavere materialsvinn og styrket industriell verdiskaping i Midt-Norge.

Etter hvert som olje- og gassmarkedet avtar i volum og nye prosjekter i Nordsjøen reduseres,

forventes det at deler av kapasiteten ved Verdal-verftet frigjøres. Å introdusere et stort, teknologisk krevende og grønt infrastrukturprosjekt nå vil bidra til å opprettholde kompetanse, sikre arbeidsplasser og styrke leverandørindustrien i en omstillingsfase.

---

### 3. Hvorfor nettopp nå for TMS?

Tidspunktet for å realisere Trondheimsfjorden Marine Senter (TMS) er strategisk gunstig av flere årsaker. Først og fremst samsvarer prosjektets behov for industriell kapasitet og teknisk kompetanse med en overgangsfase i flere nasjonale næringer: bygge- og anleggssektoren har hatt lav aktivitet de siste årene og viser tegn til omstilling/oppgang, samtidig som olje- og gass-relatert aktivitet ventes å møte usikkerhet og mulighet for omplassering av kompetanse. TMS kan derfor fungere som et konkret løft som binder disse trendene sammen og gir varige, grønne arbeidsplasser.

- Kapasitet i bygge- og anleggssektoren: Nasjonale statistikker viser nedgang i bygge- og anleggsaktivitet de siste årene, men også tegn til stabilisering og forventning om vekst når investeringer i infrastruktur og energi øker. En større regional satsing som TMC vil kunne absorbere ledig kapasitet og gi nye, langsiktige oppdrag.
- Omstillingsmulighet fra olje & gass: Offentliggjorte scenario-analyser peker på ulike utfall for norsk sokkel fram mot midten av århundret; dette betyr at bedrifter og fagpersonell må forberede seg på omstilling. Kompetanse fra offshoreindustrien (sveising, stålbygging, installasjon, prosjektledelse) er direkte overførbart til bygging og drift av flytende konstruksjoner, fornybar-infrastruktur og automatisert produksjon. TMC gir en konkret arena for slik re-orientering.
- Industriell infrastruktur (Aker Solutions Verdal): Lokale industriaktører som Aker Solutions i Verdal har moderne, robotisert produksjonskapasitet som

egner seg for prefabrikasjonsarbeid til store stål- og flytekonstruksjoner. Dette betyr kortere leveringstider, høy presisjon og mulighet for kostnadseffektiv storskala produksjon i regionen.

- Lærings- og demonstrasjonsverdi: Norge har erfaring med flytende brokonstruksjoner (eksempel: Bergsøysundbrua), som viser at teknologi og prosjektkompetanse for slike løsninger finnes nasjonalt — TMS kan bygge videre på denne erfaringen og gjøre regionen ledende innen demonstrasjon og eksport av løsninger.

## FORVENTEDE EFFEKTER

Prosjektet fungerer som en døråpner for norsk industri, der innovative løsninger for flytende konstruksjoner, avanserte materialer, sensorsystemer og bærekraftig energi kan testes, utvikles og demonstreres i full skala. Dette gir norske bedrifter mulighet til å vise frem kompetanse og teknologi for et internasjonalt marked, samtidig som det styrker verdikjeden lokalt.

Flytebroen vil forbedre tilgjengeligheten mellom Trondheim og Fosen-regionen, støtte utviklingen av nye industrisentre og bidra til et mer effektivt og lavutslipps transportsystem. Sentralt i dette står samarbeid mellom Aker Solutions Verdal, universiteter, forskningsinstitusjoner og små og mellomstore bedrifter, som sammen driver frem innovasjon og grønn omstilling.

Med Flytebroen blir Trondheimsfjorden et test- og demonstrasjonsområde for neste generasjons maritime og infrastrukturteknologi, og TMS posisjonerer norsk industri som en global aktør innen bærekraftige løsninger

TMS kobler regionalt behov (arbeid, verdiskaping) med nasjonale strategier (omstilling fra fossil til grønn økonomi) og utnytter eksisterende industriell kapasitet. Derfor er nå et taktisk og legitimt tidspunkt å løfte prosjektet fram.

### **Klimamessige effekter**

Overføring av 20–30 % av godstransporten i regionen fra vei til sjø og bane vil kunne redusere klimagassutslippene betydelig. Statens vegvesen (2023) anslår at tungtransport står for om lag 30 % av veitrafikkutslippene i Norge. Ved å etablere en sammenhengende lavutslippskjede mellom vei, sjø og jernbane, kan TMS redusere transportrelaterte utslipp i Midt-Norge samtidig som den støtter overgangen til nullutslippsløsninger innen logistikk og transport.

### **Alternativet**

Uten et helhetlig initiativ som TMS vil utviklingen trolig fortsette langs dagens fragmenterte spor:

- Transporten forblir sterkt vei- og fossilbasert, med høyt utslipp.
- Industriell kapasitet, som ved Aker Solutions Verdal, risikerer å stå ubrukt etter nedgang i olje- og gassaktivitet.
- Regionen kan miste momentum i den grønne omstillingen, mens nye prosjekter etableres andre steder i landet.

I sum: Alternativet er økte transportutslipp, redusert industriaktivitet og tapte omstillingsmuligheter.

TMC representerer et samlet, framtidrettet og lavutslippsbasert alternativ for Midt-Norge.

## KORT OPPSUMMERT

## KILDER/REFERENCES

1. Regjeringen. (2020). Meld. St. 2 (2020–2021) – økonomisk kriserespons og koronavirusvirkninger / Tidslinje myndighetenes håndtering av koronasituasjonen. Hentet fra <https://www.regjeringen.no>. [Regjeringen.no+1](https://www.regjeringen.no)
- Statistisk sentralbyrå (SSB). (2025). Produksjonsindeks for bygge- og anleggsvirksomhet. Hentet fra <https://www.ssb.no/bygg-bolig-og-eiendom/bygg-og-anlegg>. [SSB](https://www.ssb.no)
2. The Norwegian Offshore Directorate (SODIR). (2024). Resource Report 2024: Three potential scenarios for the NCS leading up to 2050. Hentet fra <https://www.sodir.no>. [sodir.no+1](https://www.sodir.no)
3. Aker Solutions. (u.å.). Verdal production site — Modern serial production at Verdal. Hentet fra <https://www.akersolutions.com/what-we-do/renewable-energy-solutions/aquaculture/verdal-production-site/>. [Aker Solutions+1](https://www.akersolutions.com)
4. Store norske leksikon / Wikipedia. (1992). **Bergsøysundbrua / Bergsøysundet bru** — eksempel på norsk flytebru. Hentet fra [https://snl.no/Bergs%C3%B8ysundet\\_bru](https://snl.no/Bergs%C3%B8ysundet_bru) og [https://en.wikipedia.org/wiki/Bergs%C3%B8ysundet\\_Bridge](https://en.wikipedia.org/wiki/Bergs%C3%B8ysundet_Bridge). [Store norske leksikon+1](https://snl.no)
5. Aker Solutions (2022). Verdal Yard Modernization and New Production Facilities.
6. Regjeringen (2020). Tiltakspakke for verft og leverandørindustri – koronakrisen 2020.
7. Statens vegvesen (2023). Klimastrategi for transportsektoren 2030.
8. SSB (2024). Bygge- og anleggsstatistikk, 1. kvartal 2024.
9. Meld. St. 6 (2022–2023). Grønn omstilling og konkurransekraft for norsk industri.
10. Fosenbrua AS. (u.å.) [www.fosenbrua.no](http://www.fosenbrua.no).
11. Orientering om arbeidet med Fosenbruprojektene September 2023. <https://fosenbrua.no/dokumentarkiv/>
12. Næringsforeningen i Trondheimsregionen. [NiT Indre Fosen](https://www.nit.no)
13. Norconsult, «Trafikkanalyse og potensielle virkninger av vegiltak.» Fosenbrua AS, 2017. <https://fosenbrua.no/wp-content/uploads/2017/04/Trafikkanalyse-og-potensielle-virkninger-avvegiltak-Norconsult-feb-2017.pdf>
14. Deloitte – «Vurdering av finansieringskonsepter», Fosenbrua, 2017 [https://fosenbrua.no/wp-content/uploads/2017/05/Fosenbrua-Vurdering-avfinansieringskonsepter\\_Deloitte.pdf](https://fosenbrua.no/wp-content/uploads/2017/05/Fosenbrua-Vurdering-avfinansieringskonsepter_Deloitte.pdf)
15. Norconsult, «Trafikkanalyse Stjørnfjorden, Analyse annen utbyggingsrekkefølge», Fosenbrua AS, 2018. [https://fosenbrua.no/wp-content/uploads/2018/05/Notat\\_Trafikkanalyse-Stj%C3%B8rnfjorden-mai2018.pdf](https://fosenbrua.no/wp-content/uploads/2018/05/Notat_Trafikkanalyse-Stj%C3%B8rnfjorden-mai2018.pdf)
16. Tom-Reiel Heggedal, Espen R. Moen, Christian Riis1 (Oeconomica) «Samfunnsøkonomiske virkninger av forlenget varighet forbompengefinansering», Fosenbrua AS, 2016 <https://fosenbrua.no/wp-content/uploads/2017/02/oeconomica-heggedal-moen-riissamfunnsokonomiske-virkninger-av-forlenget-varighet-forbompengefinansering-nov-2016.pdf>
17. Deloitte, “Regulering av vegavgift – Internasjonal kartlegging”, Fosenbrua AS, 2018 <https://fosenbrua.no/wp-content/uploads/2018/12/regulering-av-veiavgift-20181612-deloitte-17-12-18.pdf>
18. Rambøll, “Kryssing Stjørnfjorden – bru eller tunnel?”, Fosenbrua AS, 2019 <https://fosenbrua.no/wp-content/uploads/2019/03/kryssing-stjornfjorden-ramboll-14-03-19.pdf>
19. Norconsult, «Fosen 2060 med Fosenbrua. Prognosegrunnlag befolkning, areal og trafikk. Befolkning-Næringsliv-Arealbruk-Trafikk,» Fosenbrua AS, 2018. [https://fosenbrua.no/wp-content/uploads/2020/03/2018-12-06-Rapport\\_fase-1\\_endelig.pdf](https://fosenbrua.no/wp-content/uploads/2020/03/2018-12-06-Rapport_fase-1_endelig.pdf)
20. Advokatfirmaet Øverbø Gjortz, «[Merverdiavgift – Fosenbrua AS](https://www.fosenbrua.no/wp-content/uploads/2023/08/Mva-vurdering-OverboGjortz_20190822131738636_432222.pdf)», Fosenbrua AS, 2019 [https://fosenbrua.no/wp-content/uploads/2023/08/Mva-vurdering-OverboGjortz\\_20190822131738636\\_432222.pdf](https://fosenbrua.no/wp-content/uploads/2023/08/Mva-vurdering-OverboGjortz_20190822131738636_432222.pdf)
21. Norconsult, «Langsiktige trafikkprognoser Fosen», Fosenbrua AS, 2022 [https://fosenbrua.no/wp-content/uploads/2023/05/R-5196392-1\\_LangsiktigeTrafikkprognoserFosen\\_B2.pdf](https://fosenbrua.no/wp-content/uploads/2023/05/R-5196392-1_LangsiktigeTrafikkprognoserFosen_B2.pdf)
22. Dr. Techn. Olav Olsen, “Workshop – Idéverksted for etablering av flytebruløsning og bevegelig seilingsled/-sluse», Fosenbrua AS, 2022 <https://fosenbrua.no/wp-content/uploads/2023/08/13788-Fosenbrua-workshop-Sammendrag-Rev02.pdf> [Andre utredninger](https://www.fosenbrua.no/utredninger)

23. Kommunal- og moderniseringsdepartementet, «Regionale utviklingstrekk 2014,» Kommunal- og Orientering om arbeidet med Fosenbru-prosjektene September 2023 side 49 moderniseringsdepartementet, 2014.
24. PricewaterhouseCoopers Advisory, “Evaluation and Future of Road Toll Concessions”, ACECAP, 2014  
<https://fosenbrua.no/wp-content/uploads/2018/12/ASECAP-concession-study-17-12-18.pdf>
25. “Kostnadseffektive lave flytebruer med skipspassasje”, LMG Marin 2017  
[https://fosenbrua.no/wp-content/uploads/2017/06/Flytebru-prinsipp-LMG-2017\\_05\\_26-apol.pdf](https://fosenbrua.no/wp-content/uploads/2017/06/Flytebru-prinsipp-LMG-2017_05_26-apol.pdf)
26. Pöyry, “Muligheter og barrierer for finansiering av infrastruktur i Norge”, Finans Norge, NHO og KS, 2013  
<https://fosenbrua.no/wp-content/uploads/2023/02/Poyry-rapport-muligheter-og-barrierer-forfinansiering-av-infrastruktur-i-norge.pdf>
27. LMG Marin, «Flytebru med integrert skipssluse for store skip», Nordfjordbrua AS, 2022 <https://fosenbrua.no/wp-content/uploads/2023/08/LMG-Marin-Floating-Bridge-with-ship-passageDec2022-2-1.pdf>
28. S. N. Andersen, M. D. Gutiérrez, Ø. L. Nilsen og T. Tørset, «The impact of fixed links on population, development, housing and the labour market: The case of Norway,» Journal of Transport Geography, vol. 68, pp. 215-223, 2018.
29. M. D. Gutiérrez, S. N. Andersen, Ø. L. Nilsen og T. Tørset, «Modelling the impacts on population caused by fixed link projects,» Transportation Research Procedia, vol. 14, nr. 6th Transport Research Arena April 18-21, 2016, pp. 4468-4477, 2016.
30. Rambøll, «Presentasjon av bru over Trondheimsfjorden 2014», Rissa kommune, 2014 [https://fosenbrua.no/wp-content/uploads/2023/08/Presentasjon-bru-Flakk-Rorvik-jan-2014\\_2.pdf](https://fosenbrua.no/wp-content/uploads/2023/08/Presentasjon-bru-Flakk-Rorvik-jan-2014_2.pdf)
31. Rambøll, «Bridge Crossing the Trondheimsfjord», “Strait Crossings Bergen” for Rissa kommune, 2013  
<https://fosenbrua.no/wp-content/uploads/2023/08/Strait-crossings-BRIDGE-CROSSING-THESTRONDHEIMSFJORD-1.pdf>
32. Rissa kommune, «Bridge creates new opportunities for Fosen and Trondheim», “Strait Crossings Bergen”, 2013.
33. Store norske leksikon / Wikipedia. (1992). Bergsøysundbrua / Bergsøysundet bru — eksempel på norsk flytebru. Hentet fra
34. [https://snl.no/Bergs%C3%B8ysundet\\_bru](https://snl.no/Bergs%C3%B8ysundet_bru) og [https://en.wikipedia.org/wiki/Bergs%C3%B8ysundet\\_Bridge](https://en.wikipedia.org/wiki/Bergs%C3%B8ysundet_Bridge). [Store norske leksikon+1](#)
35. Næringsforeningen i Trondheimsregionen. NiT Indre Fosen
36. Tørset, J. (2000). Forslag til prosjekt i «SMART City» Trondheim 2050: A HUB in Balance With the Nature.
37. Restriksjoner til seilingsbredde og vanndybde (2017). Joachim Thingstad, Aker Solutions Verdal
38. Førde, M., & Hika, H. S. (2023). Integrasjon av solcelleteknologi i design og konstruksjon av PowerBridge. Bacheloroppgave, NTNU.
39. Strøm, B. F., Marthinussen, E. A., Næverrøsten, E. B., & Styrvold, M. (2017). Mulighetsstudie av energiproduserende flytebru over Trondheimsfjorden. Teknisk rapport, NTNU.
40. Dahl, T. A., Sandnes, H. H., Svensen, N. W., Sørli, N. K., & Wilhelmsen, C. A. (2017). Fosenbrua. Teknisk rapport, NTNU.
41. Tellevik, M., Thomassen, K., Sørli, S., & Teller, V. (2016). Passasje for Fosenbrua. Teknisk rapport, NTNU.
42. Dybvad, S. S., Roven, J. R., Eggen, S., & Skaar, M. C. F. (2016). Bru over Trondheimsfjorden.
43. Johansen, A., Utne, A. M. H., Boge, A., & Felberg, S. (2017). Jøabrua.
44. Roven, J., Skar, M., Eggen, S., & Dybvad, S. (2016). Bru over Trondheimsfjorden.
45. Dahl, T. A., Sandnes, H. H., Svensen, N. W., Sørli, N. K., & Wilhelmsen, C. A. (2017). Fosenbrua.
46. Aure, B., Brekke, J., Breivik, T., & Bergheim, E. (2018). Fosenbrua: Flyteelement.
47. Tellevik, M., Thomassen, K., Sørli, S., & Teller, V. (2017). Passasje for Fosenbrua.
48. Riibe, Ø., Kim, S. M., & Forbregd, O. Ø. (2016). Bestilling, frakt og installasjon av Jøabrua.

49. Bjørnar Keiseraas, T. H. J., Træen, M., & Wengen, A.-S. Hub laksetransport.
50. Selnes, G. K., Johannessen, S. H., & Astrup, I. (2018) Langs kysten – transport i Trondheimsfjorden, returlast med autonome skip.
51. Brekkvassmo, S., Bjerknes, T., Monsen, I., & Røer, O. (2016). Jernbanering Berkåk–Melhus–Orkanger.
52. Grandetrø, S. M., Sårheim, F., Eggen, M. G., & Tennøe, H. H. (2019) Effektivisering av kollektivtransport ved bruk av ringvei. Tilgjengelig fra: KollektivtransportTrondheim.pdf
53. Rognes, M., Forbord, F. F., Bruholt, O. S., & Svartås, A. H. (2016). Ringsveissystem Trondheim havn.
54. Mo, M. H., Bentås, Ø., Johnsgård, O., & Overrein, E. (2020) Mulighetsstudie av Jønøyene som knutepunkt for godstrafikk i Midt-Norge.
55. Tørset, J., & Fosen Næringsforening. (2021). Næringsutvikling rundt Trondheimsfjorden.
56. Lefstad, K., Røhme, E. L., Lindgren, E., & Skar, G. S. (2020) Akvaponi – egenprodusert mat for 2000 mennesker i «Marinebyen i Trondheimsfjorden».
57. Riksheim, H., Kile, K., Fjelde, L. M., & Røvig, V. (2018). Fjordbyen – 2000 boenheter, fritidsbrygger og fasiliteter.
58. Brandtsegg, K. M., Wiger, M. N., Aasgaard, J. S., & Danielsen, F. (2019) Marinebyen som forskningsarena.
59. Jønvik, A., Lohne, A. A., Nilsen, E. U., Bakken, I. J., & Hansen, Ø. J. (2021). Fosenforbindelsen: Miljøperspektivet.
60. Krogstad, J. R. Norwegian Centre for Coastal Technology (NCCoast): (2020) Status and the way forward.
61. Pedersen, K. A., Johnsen, E., Øygarden, L., Ravlo, J., & Jutulstad, M. (2021) Autonome fartøy – fremtidens logistikkønsning i Trondheimsfjorden.
62. Davidsen, C.-F., Olsen, E. K., & Grutle, M. (2018) Fundamentering av Marinebyen – et delprosjekt av «Marinebyen i Trondheimsfjorden».
63. Jegatheeswaran, A., Leirfall, C., Lodgaard, L., Nybø, T. M., & Richardsen, V. M. (2017) Infrastruktur for fremtiden – et knutepunktspørsmål i Trondheim.
64. Reitan, K., Rystad, J., Kristiansen, C., & Larsen, T. S. (2018) Fram – en moderne ekspedisjon.
65. Kvisberglien, H., Hellseth, E. T., & Unhjem, V. D. (2019) Tunnel fra Sluppen til Marinebyen.
66. Jermstad, E., Holst, L., Mandal, R., Kløften, T., & Jørstad, J. (2019) Børse panorama.
67. Dahl, M. K., Midtbø, S. H., Valbø, S., & Sakya, M. A. (2019) Trondheimsfjorden Marine Senter.
68. By, Ø., Gulbrandsen, G., Grendstad, K., & Haugen, H. S. (2021). Akvaponi – matproduksjon på Marinebyen i Trondheimsfjorden.