



Vår saksbehandler Bente Bjerknes, tlf. 32 80 87 59
Vår referanse 2017/13103-16

UTVALG	UTVALGSSAK	MØTEDATO
Fylkesutvalget		14.03.2018

Tømmerhavn i Drammensområdet, status

I sak FU 65/17 tok Buskerud fylkeskommune på seg ansvar for å koordinere arbeid for å etablere en langsiktig tømmerhavn i Drammens-/Oslofjorden. Saken skulle bringes inn for Østlandssamarbeidet. Østlandssamarbeidet har konkludert med at løsning på infrastrukturbehov for skognæringen kan prioriteres i regionens innspill til nasjonal transportplan (år). Det er en tidshorisont som ikke kan dekke behov for avklaring i saken om tømmerhavn i Drammens-/Oslofjorden. Fra behandlingen i Østlandssamarbeidet anbefales det at saken blir fulgt opp lokalt.

Forslag

1. Fylkesutvalget tar saken til orientering
2. Fylkesutvalget ber administrasjonene lage en sak for igangsetting av en regional planprosess.

Buskerud fylkeskommune
Georg N. Smedhus
fylkesrådmann

Bakgrunn

Buskerud fylkeskommune behandlet i sin sak FU 65/17 spørsmålene om tømmerhavn. Saken ble bragt inn til Østlandssamarbeidet og det ble utviklet en sak basert i oppspillet fra Buskerud fylkeskommune. Uklarhet knyttet til fremtidig anvendelse av terminalen på Lierstranda er foranledningen til at Buskerud Fylkeskommune høsten 2017 anmodet Østlandssamarbeidet om å engasjere seg i forhold til å gi skognæringa forutsigbare rammebetingelser for import/eksport av tømmer og trevirke.

Om Østlandssamarbeidets arbeid:

Østlandssamarbeidets øverste organ, kontaktutvalget, besluttet på møte 27. oktober 2017 at fylkeskommunene på Østlandet må arbeide sammen for å få lokalisert/etablert en ny og fremtidsrettet utskipningshavn for tømmer. En administrativ arbeidsgruppe ble satt nedsatt. Arbeidsgruppen har hatt

flere møter, og det ble den 15. januar gjennomført et større dialogmøte med ca. 30 deltagere, herunder representanter fra fylkeskommunene, skognæringa, Jernbanedirektoratet og Statens Vegvesen.

I desember kom nyheten om at Statkraft og Sjødra - gjennom sitt felles selskap Silva Green Fuel – investerer 500 mill. kr i et demonstrasjons anlegg for 2. generasjons biodrivstoff (også kalt avansert biodrivstoff) på Tofte. Anlegget påbegynnes i februar 2018 og skal stå ferdig i 2019. I 2020-2021 er det ventet en investeringsbeslutning om full skala utbygging. I den sammenheng vil sikkerhet om råvareforsyning være en viktig premiss.

Under arbeidet i arbeidsgruppen ble det klart at et engasjement fra Østlandssamarbeidet ville fokusere på neste NTP for perioden 2022-2033, og å bringe de generelle behovene for bedre infrastruktur for skognæringen inn i sine innspill.

Med bakgrunn i dette fremmer sekretariatet i Østlandssamarbeidet forslag til følgende vedtak til kontaktutvalget i Østlandssamarbeidets møte 2.3.2018:

- 1. Kontaktutvalget slutter seg til sekretariatets vurderinger om at de kortsiktige utfordringene knyttet til Lierstranda må følges opp lokalt og i samarbeid med Buskerud fylkeskommune.*
- 2. Kontaktutvalget ser positivt på at arbeidsgruppen i samarbeid med administrativ samferdselsgruppe utarbeider en forslag til prosjektplan for et utredningsarbeid der man ser på den fremtidige terminalstrukturen for skognæringa på Østlandet i et verdiskapingsperspektiv.*
- 3. Kontaktutvalget ser det som naturlig at saken følges opp av fagpolitisk utvalg for samferdsel.*

Østlandssamarbeidet arbeider videre med å starte opp et prosjekt som har som målsetting å utarbeide forslag til bedringer i skognæringens totale logistikk på Østlandet, og fremme dette som et felles innspill fra alle de berørte fylkeskommunene i forbindelse med neste NTP. Som en avgjørende del av dette arbeidet vil man utarbeide en regional virkesstrømsanalyse for hele Østlandsregionen og Agder. Her vil det lages alternativer med økt avvikning i tråd med nasjonale målsettinger, økt forbruk i eksisterende treforbrukende industri og mulig ny industri. Mulighetene for økt godstransport på bane vil bli belyst sammen med en optimalisert jernbaneterminal struktur. Aktuelle havner vil også bli analysert. Skognæringene og trafikketatene vil delta i dette arbeidet. Kostnader til dette dekkes av Østlandssamarbeidet og statsetatene. Behovet for denne utredningen er størst på vestsiden av Oslofjorden. I forbindelse med inneværende NTP periode, gjorde næringene sammen med Jernbaneverket et omfattende arbeide for å se på behovene for investeringer i jernbanenettet. Resultatene herfra er tatt inn i gjeldene NTP.

Arbeidet Østlandssamarbeidet planlegger vil ha et lengre perspektiv enn det som skal til for å løse umiddelbare behov for avklaring av tømmerhavn. Buskerud fylkeskommune må gjøre vurderinger av hvordan de kortsiktige utfordringene tømmerhavna på Lierstranda kan tas videre lokalt, i og med at vi har tatt på oss et koordineringsansvar.

Kort om skognæringens utredningsarbeid

I sin sak i august vedtok fylkestinget å avsette midler til å videre styrke skognæringens arbeid med kunnskap om skognæringens behov og alternativer for havn. Det skulle gjøres gjennom å supplere COWI rapporten som forelå på det tidspunktet. Dette styrkede arbeidet styres av Drammensregionens Virkesterminaler AS(DVT) og fylkeskommunen har både finansielt og faglig bidratt i arbeidet.

Når dette saksfremlegget lages er ikke DVT/COWI sin endelige rapport ferdig. DVT har utredet (17) mulige lokasjoner fra Asker i Nord til Holmestrand i syd. Cowi beskriver i sitt foreløpige arbeid hvorfor mange av disse lokasjonene er vurdert som lite hensiktsmessig. I arbeidet gjenstår pr nå fem lokasjoner som aktuelle.

Kravene som DVT setter til havn er:

- Adgang for 60 tonn tunge og 24 meter lange vogntog til kaifront (absolutt krav)
- 200 meters kaifront (ønskelig). (100 meter er minimums krav)
- Jernbanespor til kaifront (ønskelig). Jernbanespor gjør havnen mye mer fleksibel og attraktiv for f. eks Innlandet fylke som ønsker alternativer til bla markedene i Sverige som id ag nås med jernbane.
- Lager nær kaifront (Viktig for å holde terminalkostnadene lavest mulig)

For disse 5 lokasjonene har Norsk Institutt for Bioøkonomi (NIBIO) utarbeidet virkesstrømsanalyser for å se hvordan kostnadene påvirkes av endrede lokasjoner i forhold til dagens havn på Lierstranda. Disse frem lokasjonene er:

1. Lierstranda/Gilhusbukta (Lier)
2. Gullhaugodden (Lier)
3. Lahellholmen (Lier)
4. Drammen Havn (Drammen)
5. Holmestrand Syd (Holmestrand)

Transportkostnadene er tilnærmet like for alle lokasjonene innerst i Drammensfjorden. Noe høyere for Lahellholmen og dyrest for Holmestrand Sør. Merkostnadene for tømmeret som kommer fra Buskerud eller andre steder som innebærer at det må kjøres forbi Drammen, vil være ca. 25 kr pr kbm. Dette utgjør ca. 10% av pris på massevirke hos skogeier.

I dag er det adkomst for tog til Lierstranda og til Drammen Havn, men ikke til kaifront. Dette antas å være enklest å få til på Lierstranda/Gilshusbukta. Det er mulig med tilsvinger til Gullhaugodden og til Holmestrand Syd, mens det trolig er mer vanskelig å føre jernbanespor frem til Lahellholmen. Plansituasjonen er mest krevende på Lierstranda/Gilshusbukta. Der har Lier kommune klare vedtak knyttet til en fremtidig bydel. Tidshorisont for utvikling av Fjordbyen er uklar.

Gullhaugodden er regulert til boliger og næring, og kommunens mål for dette arealet er ikke like fast. Drammen havn er havn, og vil ventelig forbli havn i overskuelig fremtid.

Lahellholmen er LNF område i dag.

Holmestrand Sør er i dag avsatt til næringsområde i kommuneplanen. I arbeidet med regionale planer for Areal, næring og transport i Vestfold gjøres vurderinger av hva som kan være viktige næringsområder og regional infrastruktur i fremtiden. Denne prosessen pågår.

Området omkring Lahellholmen er et mye brukt friluftsområde som kan gjøre det konfliktfylt å etablere næringsvirksomhet i området.

Når det gjelder forhold til vei for de ulike områdene er det varierende, og man har ikke gått langt inn i å vurdere dette.

DVT vil i sin endelige rapport anbefale lokalisering ut i fra et næringsperspektiv, og knyttet til dagens og fremtidens behov. Dette er et innspill til videre arbeid.

Vurderinger og alternative løsninger

Grunnen til at man valget å løfte saken til Østlandssamarbeidet, var at Lierterminalen for tømmer åpenbart har regional betydning utover Buskerud Fylke. Man antok også at Østlandssamarbeidet kunne mer effektivt finne og fronte løsninger. Fylkeskommunen så for seg at det ville være enklere å finne gode løsninger ved at alle fylkene i regionen sammen vurderte løsninger for skognæringens logistikk med spesielt fokus på utfordringene i å finne egnet lokalisering ved Drammens-/Oslofjorden. Når saken nå returneres til Buskerud fylkeskommune er det med en større innsikt i alle skognæringens behov, og fremtidig industribygging og kravene det fører med seg. Prosessen med å styrke infrastruktur for

skognæringen gjennom arbeidet i NTP prosessen er viktig også for Buskerud, selv om det ikke løser vårt umiddelbare behov for å finne ny løsning på havnespørsmålet.

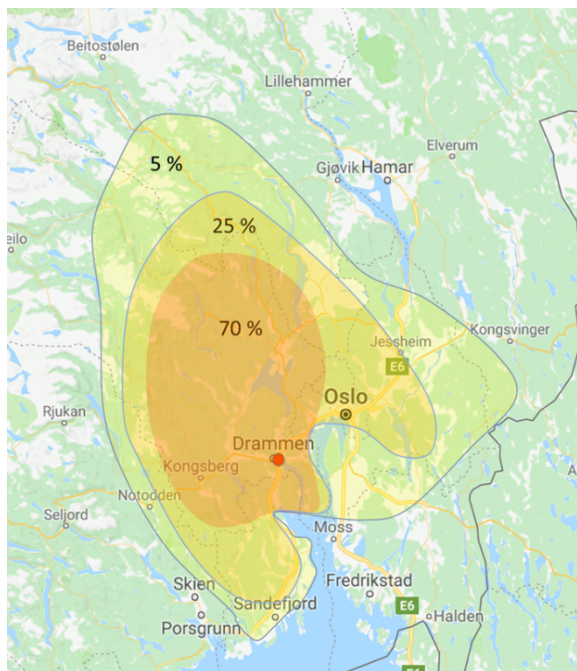
De lokale behovene i Buskerud, representert gjennom Silva Green Fuels satsing på Tofte sammen med sluttdatoen for dagens virksomhet med utskipping av tømmer fra Lierstranda i 2022, passer ikke inn i Østlandssamarbeidets tidsplan og arbeidsmåte. Behovet for tømmerhavn må løses med virkning fra 2022 og Silva Green Fuel må vite om de har mulighet til å få tilstrekkelige mengder med råvarer til sin bedrift før de kan beslutte investering i full skala produksjonsanlegg.

Når DVT/Cowi rapport er ferdig, vil disse danne et næringsinnspill til videre prosess. Innspillet alene er ikke nok til å lande langsiktig løsning. For å gjøre det må et bredt sett av forhold vurderes. De foreslåtte lokasjonene ligger i både Buskerud og Vestfold, og det betyr at det er to fylkeskommuner som må samspille. Det er opprettet et godt administrativt samarbeid med Vestfold gjennom arbeidet i Østlandsamarbeidet og dialog mellom fylkene. En av de lokasjonene som er foreslått av DVT er Holmestrand Sør. Holmestrand kommune og Vestfold Fylkeskommune er interessenter i saken videre, avhengig av modeller man velger for å komme videre.

Utvikling av skognæring

Det er ingen Buskerud kommuner som i utgangspunkt ønsker virksomheten med tømmerhavn lagt til seg. De mest aktuelle er Lier og Drammen kommuner som har andre planer for sine sjø-nære areal. Båttransport er i dag viktigst på Vestlandet og for eksport av kvaliteter det ikke er avsetning for på Østlandet. Generelt er det viktig at tømmerhavnene ligger nærmest mulig skogen, slik at transportkostnadene til havn ikke blir for store. Det er en utfordring at havnene eies av kommuner som ikke nødvendigvis huser bedriftene som er avhengige av de samme havnene. Det er derfor en viktig regional oppgave for fylkeskommunene å sikre regionale interesser.

En havn i Drammensfjorden er viktig for 80 kommuner. Kartet viser hvilke områder som i dag leverer tømmer til Lierstranda og hvor mesteparten av tømmeret kommer fra. Mer enn 70 % kommer fra Buskerud.



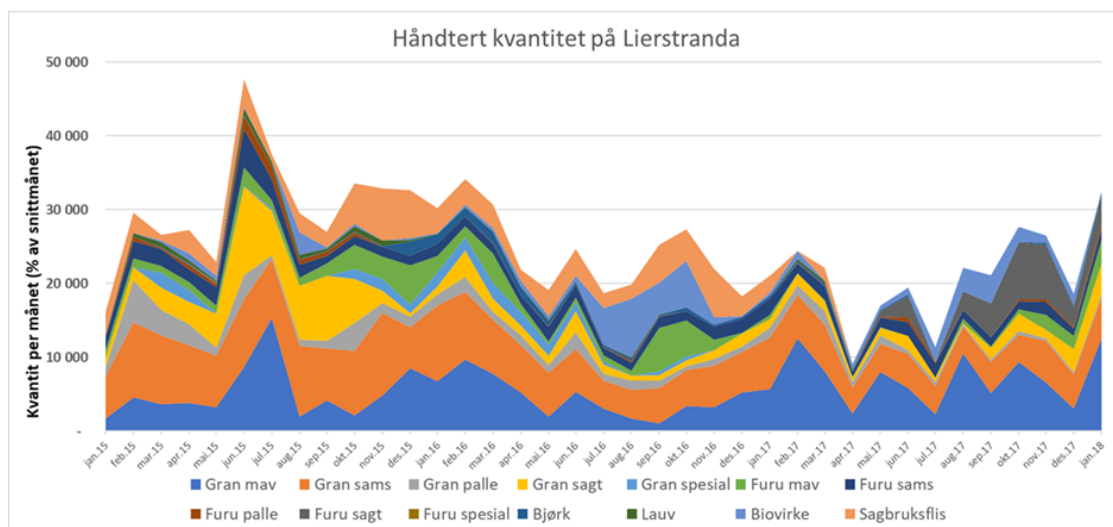
Det pågår et grønt skifte der råvarer som olje, og produkter som betong og stål, blir erstattet av bærekraftige resurser fra skogen. I regionen prosjekteres flere store anlegg for ny grønn fastlandsindustri basert på lokal skogråvare. Det pågår tre prosjekteringer i nærområdet for

biokjemiske produkter – Silva Green Fuel på Tofte, ST1 i Hønefoss og i Biozin sine planer i Åmli i Aust Agder. I tillegg pågår grunnarbeider for Splitkons anlegg i Åmot for massivtre og andre tekniske treprodukter, samt flere initiativer på Follum.

Den kommende industrien har behov av fleksible havneløsninger både for råvarer og for ferdigvarer, f. eks. vil byggeelementer fra Splitkon til store bygginger være for store for standard containerhåndtering.

Økt bruk av skog er et viktig klimatiltak. Når avvirkning gjennomføres etter gjeldende lover og regler, og etter de sertifiseringsregler som gjelder for nær 100% av all norsk tømmeromsetning, vil avvirkingen kunne økes med om lag 50%. Dette antas også å gjelde for Buskerud. Dette gir positive effekter for netto utslippene av CO₂ i Norge, og utenfor Norge for de kvantiteter som blir eksportert.

Tømmerhavnen på Lierstranda gir i dag næringen tilgang til større markeder, og havnen er dermed viktig for å balansere tilgang og etterspørsel. Hvilke kvantiteter og kvaliteter som det er lokalt overskudd på og som blir skipet ut varierer fra måned til måned. Uten en tømmerhavn i Drammensfjorden hadde lønnsomheten til skogbruket i Buskerud vært dårligere og avvirkingen hadde vært lavere.



Tog er mest effektivt når man har faste volumer som ved faste mellomrom skal transporteres fra terminal til kunde. Havner kan fungere på samme måte, men også ivareta et behov for å balansere markedet. Figuren over viser hvordan sortimenter og mengder over Lierstranda tømmerhavn endrer seg fra måned til måned i perioden juni 2015 til januar 2018. Havnens betydning som markedsregulator vises tydelig gjennom hvordan volum og sortimentsfordelingen endrer seg kontinuerlig.

Bakgrunnen for behovet for mer jernbane og båttransport er:

- For skognæringen er dette primært et spørsmål om kostnader og verdiskaping. På grunn av avstand til industri og et fåtall mulige avtakere av varene, blir transportkostnadene høye og prisforhandlingene vanskelige. Viktigheten av å få til effektive og billige transportløsninger blir svært viktige. I det ligger kortest mulig transport på vei, og mest mulig på jernbane eller båt. Det er for næringen viktig å samtidig øke tillatt totalvekt på tømmervogntogene.
- For samfunnet finnes det noen andre forhold som også vektlegges. Kortest mulig biltransport gir lavest utslipp av klimagasser, mer plass på veiene, mindre risiko for ulykker som involverer tunge kjøretøy og mindre veislitasje.

Dersom utviklingen i norsk skognæring beveger seg i den retningen vi nå kan se, vil det bli investert 5-10 mrd. kroner i grønn fastlandsindustri med basis i bla. skogressurser på vestsiden av Oslofjorden. Dette kan komme til å endre retningen på mange varestrømmer i fremtiden. Skognæringen har med unntak av de siste 10 årene importert virke til sin industri. Det er ingen grunn til at dette ikke skal kunne

skje igjen. Høy kompetanse, god tilgang på kapital, stabile rammebetingelser, god tilgang på råstoff og energi, samt god infrastruktur taler for at tre-basert prosessindustri meget vel kan lykkes i Norge i større grad enn i dag. En havn i Drammensfjorden kan dermed potensial over tid endres fra å bli eksportorientert til å bli importorientert. I en næringsammenheng kan ny industribygging og markedsgrunnlag for aktører styrkes ved å sikre effektiv infrastruktur.

Videre arbeid

I et næringsutviklingsperspektiv er utvikling av ny industri, vekst i eksisterende næringsliv og generelt god infrastruktur for næringslivet viktig. I et slikt perspektiv er saken enkel, da må man finne en løsning som er økonomisk effektiv for næringslivet. I et større samfunnsperspektiv er det mange hensyn som må veies for å finne ut hvilke løsninger som er mulig, gjennomførbare og egnet.

Når det gjelder å komme i gang med vurderingen i et bredt perspektiv, men likevel ta skognæringens behov på alvor ser man for seg at det er gjennom planleggingsprosesser etter plan og bygningsloven man mest effektivt gjør grep.

De planmessige alternativer for videre arbeid med mulig lokalisering av tømmerhavn er:

1. Planprosess i en kommune som sikrer langsiktig lokalisering
2. Regional plan, iverksatt av Bfk
3. Regionalt planbehov meldes til Viken fylkeskommunes første planstrategi
4. Nasjonal påvirkning med sikte på å få en statlig planprosess

Det er også et alternativ at Buskerud fylkeskommune avslutter sitt engasjement for å lokalisere langsiktig tømmerhavn i området, og overlater til tømmernæringa selv å finne mulige lokasjoner i dialog med kommunen.

Vurdering av alternativene

1. En kommune kan ta ansvar for å regulere inn virksomheten i et langsiktig perspektiv. Dette gjøres gjennom dialog mellom skognæringen og den aktuelle kommune. Kommunens vilje til å bidra til å løse saken er avgjørende i dette planalternativet. Det har ikke vært mulig å løse saken slik så langt. Alternativet vurderes krevende, men med flere lokaliseringsalternativer er det flere kommuner å samspille med.
2. Iverksetting av en regional plan kan gjøres gjennom å melde et nytt planbehov til FU/FT og gjennom det åpne for å tilføye en regional plan for lokalisering av tømmerhavn til regional planstrategi, og åpne en regional planprosess. I en regional planprosess veies alle samfunnshensyn, ikke bare skognæringens behov. En regional plan er en egnet arbeidsmåte for å få drøftet og veiet ulike hensyn, da det gir rom for involvering av alle relevante aktører. En slik regional plan må kunne binde areal konkret. En regional planprosess vurderes som et godt verktøy for videre arbeid. Når det gjelder tidspunkt for avklaring er det mulig å nå med en slik prosess.
3. Gjennom arbeidet med Viken fylkeskommunes regionale planstrategi kan behovet meldes. Det kan når planbehovet er akseptert og vedtatt utvikles en regional plan. Planbehovet vurderes å være for lite for en egen regional plan i Viken-oppstarten, og måtte evt. inngå som en del av en mer overordnet plan med relevant tematikk. En slik regional plan må kunne binde areal konkret. En regional planstrategi for Viken igangsettes og kan tidligst vedtas når fylkestinget for Viken fylkeskommune er valgt og på plass. Planstrategien må være vedtatt senest ved utgang av 2020. Så kan en regional plan iverksettes, og planen være ferdig i løpet av et års tid etter vedtak av planstrategien. Dette vurderes å være for sent i forhold til behov for avklaring for både skognæringen generelt og Silva Green Fuels behov spesielt for råvaretilførsel knyttet til investeringsbeslutning.
4. Nasjonal påvirkning, og gjennom det aksept for behov for tømmerhavn i Oslo-/Drammensfjorden kan avstedkomme større nasjonal interesse, påtrykk og til sist tiltak for å

lokalisere tømmerhavn. Det er sjelden staten planlegger infrastruktur selv ut over vei og jernbaneprosjekter. Statlig regulering av havn har vi ingen eksempel på i og med at havner er kommunale ansvar. Det er interesse politisk for tematikken og behovet. Det vil være viktig med nasjonal påvirkning for å utløse evt. finansieringsmidler til havn når lokalisering er valgt.

Alternativet avslutte prosessen anses ikke som aktuelt da FU 65/17 besluttet å ta på seg å bidra til en løsning. Dette alternativet vil ha store konsekvenser for skognæringens utvikling, og hindre etablering av ny industri.

Økonomiske konsekvenser

Langsiktig tømmerhavn har mye å si for skognæringens økonomi. Det er direkte konsekvens for investeringsavklaring for Silva Green Fuels fabrikk på Tofte. Regionalt er en tømmerhavn viktig fordi det gir avsetning for kvantiteter og sortimenter som det ikke finnes lokal avsetning for i dag. Betydningen av dette antas å øke med økende avvirkning, og vil være viktig selv om det etableres ny industri lokalt. Økt avvirkning vil være viktig for skognæringen i hele Buskerud.

For fylkeskommunen vil en tømmerhavn kunne avstedkomme investeringer i infrastruktur. Kostnadene til en regional planprosess må evt. dekkes av fylkeskommunen. En regional plan vil også måtte peke på behov for infrastruktur i form av vei, bane osv. I en gjennomføringsfase vil Buskerud fylkeskommune kunne få kostnader knyttet til fylkesveiene.

Miljømessige konsekvenser

En fortsettelse av virksomheten i eksisterende havner antas ikke å ha noen direkte negative miljøkonsekvenser, utover at all industrivirksomhet medfører noe støy. Det må antas at det vil være noen direkte negative konsekvenser dersom nye lokasjoner skal tas i bruk. Disse må løses i forbindelse med utbygging. Noe støy fra industriell virksomhet må påregnes.

De indirekte virkningene på miljø forventes å være positive, fordi de vil bedre lønnsomhetene i skogbruket, hvilket vil medføre økt avvirkning. Ved kortere transportveier reduseres utslipp. Sikker råstoff-forsyning til avansert biodrivstoff produksjon på Tofte vil også gi positive miljøeffekter.

Fylkesrådmannens vurdering

Fylkesrådmannen anbefaler at Buskerud fylkeskommune tar videre ansvar for prosessen med lokalisering av tømmerhavn. Det er store næringsmessige konsekvenser av å ikke sikre langsiktig lokalisering både for næringsutvikling i Buskerud, og hele Østlandsområdet. Det er også viktig å stimulere til utvikling av ny grønn næring.

Fylkesrådmannen ser en regional planprosess som den mest egnede måten å komme videre på. I en regional planprosess kan alle interessenter involveres, og gjennom godt kunnskapsgrunnlag, dialog og forslag til løsning, kan man finne omforente løsninger. Spesielt gir en regional planprosess mulighet til dialog med kommunene om løsninger.

En regional planprosess må gjennomføres i tett dialog og samspill med Vestfold som har mulig egnet areal. Vestfold har to pågående regionale planprosesser i gang, der vurdering av areal for tømmerhavn kan skje.

Fylkesrådmannen anbefaler at forarbeid til å igangsette en regional planprosess startes. Det er avgjørende med god dialog med kommunene i en slik planprosess.

Andre dokumenter i saken (ikke vedlagt)