



REGIONAL PLAN FOR LOKALISERING AV TØMMERHAVN I DRAMMENS-  
/OSLOFJORDEN

**Deltakere**

Leder terminaler Bane NOR, Kjell Ivar Maudal  
Rådgiver Jernbanedirektoratet, Torgeir Dalene  
Styreleder Drammenregionens Virkesterminaler, Stig Hellerud  
Assisterende havnedirektør Drammen havn, Ivar Vannebo  
Seksjonsleder plan og forvaltning Statens vegvesen, Anders Hagerup

**Buskerud fylkeskommune**

Rådgiver samferdsel, Svein Ove Pettersen  
Prosjektleder samferdsel, Kjerstin Spångberg  
Prosjektleder, Anette Olshausen

Vår referanse                    2018/9424 - xx  
Formål med møtet              Regional plan for lokalisering av tømmerhavn i Drammens- /Oslofjorden,  
Møte 1 i infrastrukturgruppen  
Møtested                         Fylkeshuset  
Møtetid / dato                 15. mai 2019 kl. 09:30-13:00

## Referat fra Møte 1 i infrastrukturgruppen

NR.	SAK	ANSV/ FRIST
1	<b>Velkommen</b> Svein-Ove Pettersen ønsket velkommen til første møte i infrastrukturgruppen og alle presenterte seg.	
2	<b>Litt innledende om den regionale planen</b> Anette Olshausen informerte litt om den regionale planen, bakgrunn og hvilke føringer som er lagt i planprogrammet. Det ligger i dag tre alternative lokaliseringer for havn som kan håndtere tømmer import/eksport som skal undersøkes nærmere i dette planarbeidet:  Storsand på Hurum Holmen i Drammen Juve i Svelvik.  Det er et ønske om at det sees på muligheter for tømmerkjeden som ikke krever så store arealer ved kaifront. Eventuelt om jernbaneløsning over Holmen kan gi muligheter for tømmer fra en større omkrets enn dagens løsning.  Planområdet er avgrenset til kyststripen i Buskerud, mens influensområdet strekker seg over et stort område.  Se også side 4-10 i vedlagte PP som ble brukt under dette punktet.	

NR.	SAK	ANSV/ FRIST
3	<p><b>Mulige fremtidsbilder og hovedløsninger</b> Geir Berg presenterte mulige fremtidsbilder som forutsettes i det videre arbeidet med tømmerkjeden:</p> <p><b>Fremtidsbilder</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mer skogsvirke etterspørres regionalt, av nye bedrifter på Ringerike (som produksjon av bioetanol i regi av ST1). Virkning: Mindre massevirke som transporteres ut av regionen</li> <li>✓ Nye fabrikker på Østlandet eller fabrikkanlegg på vestsiden av svenskekysten etterspør virke i betydelig omfang (Tofte, Frier Vest, Sødra). Virkning: Mer virke over sjøkanten</li> <li>✓ Stora Enso kjøper mer virke på grunn av høy vekst, eller det etableres ny fabrikk i Åmli. Virkning: Mer skogsvirke på bane</li> </ul> <p>Tre volumalternativer over kai: 0,1 mill. m3, 0,3 mill. m3, 0,6 mill. m3</p> <p><b>Hovedløsninger</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Delt løsning, sjø og bane</li> <li>✓ Egen sjøterminal for virke, som Lierstranda i dag</li> <li>✓ Terminal for alle typer råvarer og industrigods</li> </ul> <p>Se også side 12-17 i vedlagte PP som ble brukt under dette punktet.</p>	
4	<p><b>Noen av punktene som kom opp under diskusjonen var:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Transportsystemet må være fleksibelt i alle retninger.</li> <li>✓ Signalene i forbindelse med neste NTP er at det ikke vil bli økte midler til Jernbane</li> <li>✓ Tofte brukte f.eks. 1,4 mill m3 massevirke på det meste.</li> <li>✓ I dag utgjør transportkostnadene på virke 40-50% av totalkostnaden.</li> <li>✓ Lastebil er konkurransedyktig opptil 10-12 mil sammenlignet med tog.</li> <li>✓ Prisene på virke har økt med opptil 70% siden 2016. Dette skyldes i hovedsak økt etterspørsel i Sverige. De økte prisene er en utfordring for sagbrukene og andre som har hatt lavere innkjøpspriser enn i dagens marked.</li> <li>✓ Havn og jernbane krever store investeringer det er derfor viktig å sikre at investeringene har lang levetid</li> <li>✓ København planlegger med å bli fossilfri og vil bruke bioenergi for å sikre dette. Det kan gi et marked på 1,2 mill m3 flis i året.</li> <li>✓ Det er flere som nå vurderer å investere for å etablere bioethanol eller biodiesel produksjon.</li> <li>✓ Første investeringsbeslutningen knyttet til biodrivstoff vil fort kunne være styrende for helheten da det vil være behov for 700 000 til 1 mill m3 virke på et anlegg for biodrivstoff</li> <li>✓ Det er i dag stor etterspørsel etter råstoff og foreløpig ser det ut som etterspørselen også vil øke i framtiden.</li> </ul>	

NR.	SAK	ANSV/ FRIST
	<p>✓ Hvis det ikke etableres noen havn i Buskerud kan en risikere at det tas ut mindre tømmer i Buskerud og at sagbrukene ikke får tilgang på sagtømmer fra lokalskog og dermed mister noe av grunnlaget for å kunne drive virksomhet.</p>	
5	<p><b>Storsand</b> Mener avstanden til Storsand fra skogen gjør denne lokaliteten uegnet . I tillegg bruker Østfold allerede Mos Havn.Lokale forhold som også gjør det krevende er at det ligger tett på bolig og fritidsbolig, nærhet til naturreservat og at det kan være krevende i forhold til leden i Oslofjorden som gir stor usikkerhet knyttet til dette alternativet. Grunneier og kommune har andre planer for området og ønsker ikke tømmerhavn her.</p> <p>Andre momenter som taler imot denne lokaliteten er: Reguleringsplan for boliger er iverksatt. Adkomstveien ned må gjøres betydelig mindre bratt. Skjæret utenfor er et naturreservat, men ligger i veien for en eventuell havn. Ikke langt fra muren til Oscarsborg. Midt i Oslofjordsleden.</p> <p><b>Veg</b> Fylkesvegadkomsten (Fv 281) må utbedres noe men er i grei nok stand. Riksvegen som skal koble E134 til E18 på, en god måte ligger et stykke fram i tid (Dagslett-Linnes). Planprogrammet til kommunedelplanen er sendt til Lier kommune. Samferdselsdepartementet har vedtatt Viker alternativet skal utredes og det vil bli innarbeidet i planprogrammet.</p> <p><b>Jernbane</b> Det er helt uaktuelt å etablere et sidespor for jernbane ut til denne lokaliteten</p>	<p>Stig H.</p> <p>Anders H.</p> <p>Kjell I. M. Torgeir D.</p>
6	<p><b>Holmen</b> Dette er i dag en døgnåpen havn med mye bilimport, containere stykk gods og bulkprodukter. Det er en gjennomsnittstrafikkmengde på 1 000 lastebiler i døgnet (ÅDT). For å håndtere den mengden som går over tømmerterminalen på Lierstranda vil det være snakk om 72 lastebiler i døgnet. Dette utgjør en liten endring. Det kan også være at endringen blir mindre enn dette da det kan være at dette fortrenger annet gods som kommer på bil. Det vil også bli mindre tungtransport inn / ut på Holmen når Autotransport Service AS flytter sin billogistikk fra Lierstranda til Holmen. Oppfatter ikke at det vil være et stort problem at tømmeret kommer på bil inn på Holmen da tømmertransporten allerede pågår i nærområdet. Det kan være aktuelt å benytte 4-5 mål som kan brukes for å lagre tømmer rett før det kommer en båt. Områdereguleringsplanen som omfatter Holmen blir lagt fram til 2. gangsbehandling i Drammen kommune med mye mindre havneområde enn ved</p>	<p>Ivar V.</p>

NR.	SAK	ANSV/ FRIST
	<p>1. gansgbehandling (reduisert ned til ca. 80 da fra opprinnelig forslag på ca. 240 da).</p> <p>Dette sammen med at Drammen havn har mistet 900 meter kaifront på Tangen og det skal etableres en ny jernbanegodsterminal inne på havneområdet gjør at havnen må være arealeffektiv. Ett av grepene er å bygge flere P-hus. Drammen havn har plikt til å motta fartøy ifølge havne- og farvannsloven.</p> <p>Holmen som en permanent løsning er ikke gjennomførbar på grunn av omastningskostnadene det vil medføre. Siden Holmen ikke kan avse mer enn 4-5 mål til tømmeret er det helt avhengig av tømmerterminal og omlasting inne i landet. Dette medfører så store ekstra kostnader at det ikke vil lønne seg å ta ut tømmeret av skogen.</p> <p><b>Veg</b></p> <p>Pr. i dag er Holmenbrua tillatt med totalvekt 50 tonn (BK1050) det gis ikke dispensasjon utover dette. Strømsøbrua er også BK10 50 og er godkjent for å gi dispensasjoner til tyngre transport. Holmenbrua var planlagt utbedret og finansiert av Buskerudbypakke 2.</p> <p>Strømsøbrua har fått juling i forbindelse med jernbaneutbyggingen og burde vært utbedret. Dette er ikke finansiert og ligger heller ikke inne i NTP.</p> <p>Bangeløkka og avkjøringen fra E18 her har kapasitetsproblemer.</p> <p><b>Jernbane</b></p> <p>Den planlagte terminalen på Holmen legger ikke til rette for tømmer over jernbane. BaneNOR leverer sin utredning i disse dager og framdriften på dette arbeidet er avgjørende for å sikre utviklingen av Drammen på bl.a. Nybyen og det nye sykehuset på Brakerøya. En tidsforskyvning er ikke aktuelt.</p> <p>Kapasiteten på jernbanenettet legger heller ikke til rette for gods på bane i dette området. Ringeriksbanen og den økte kapasiteten her vil i hovedsak bli brukt til persontrafikk.</p> <p>Dobbeltspor Gulskogen Hokksund er ikke finansiert og ligger heller ikke inne i NTP.</p> <p>Skal det tømmer over Holmen må dette komme til havnen på lastebil.</p> <p><b>Andre betraktninger:</b></p> <p>For retningsbalansen over Holmen kunne det vært fornuftig å få tømmeret ut over denne havnen.</p>	<p>Stig H.</p> <p>Anders H.</p> <p>Kjell I. M. Torgeir D.</p> <p>Geir B.</p>

NR.	SAK	ANSV/ FRIST
	<p>For å sikre en god og effektiv havn med jernbane ville et sidespor som går parallellt med kaifront på 250 meter vært det beste. For at skognæringen skal kunne bruke havnen er de avhengig av forutsigbarhet.</p> <p>Slik mulighetene blir presentert for skogvirke over Holmen er det mest aktuelt å bruke det i spesielle situasjoner (storm som feller skog) som en sikkerhetsventil</p>	Stig H.
7	<p><b>Juve i Svelvik</b> Mener Juve egner seg godt. EIDOS som har inngått opsjonsavtale med grunneier har begynt å skissere ut en mulig løsning. Den legger opp til 110 dekar havneområde på utsiden av fylkesvegen som blir flyttet noe inn i terrenget. I tillegg er det mulig å etablere 50 dekar på innsiden av ny fylkesvegtrase. Dette gir plass til både tømmerhavn og for annet grovt gods.</p> <p><b>Veg</b> Det er en absolutt forutsetning at den nye fylkesvegen som er planlagt mellom Eik på E18 og Tørkopp på Svelvikveien (fv 319) blir realisert før Juve kan brukes som havn. Staten har bevilget midler til å planlegge GS løsning langs Svelvikveien. Det er foreløpig ikke bevilget midler til gjennomføring av tiltak. I utgangspunktet er det de som skal etablere havnen (tiltakshavers) som må finansiere omlegging av fylkesvegen i området hvor havnen er tenkt etablert.</p> <p><b>Jernbane</b> Det er helt uaktuelt å etablere et sidespor for jernbane ut til denne lokaliteten</p> <p><b>Andre betraktninger:</b> Kostnadene knytte til etableringen på Juve vil bli høye. For å kunne finansiere en slik investering vil det være helt nødvendig at også andre typer gods enn tømmer bruker havnen.</p>	<p>Stig H.</p> <p>Anders H.</p> <p>Kjell I. M. Torgeir D.</p> <p>Geir B.</p>
8	<p><b>Presentasjon av innhentet kunnskap</b> Det er gjennomgått rapporter og fagutredninger som er gjort i forbindelse med reguleringsplaner i områdene. Det foreligger mye informasjon for Storsand og Holmen da de begge holder på med reguleringsprosesser.</p> <p>Det vi i større grad mangler er om det er forskjeller i lokalitetene i forhold til om de underbygger muligheten for å utvikle industri som videreforedler råvaren i Norge og om det er mulig å tenke synergieffekter som vil være forskjellig mellom lokalitetene.</p> <p>Foreløpig har vi heller ikke kostnadsoverslag for de forskjellige områdene. Her vil det være behov for kostnadsoverslag både over selve havnen, men også ny eller opprustning av eksisterende infrastruktur må med i kostnadsbilde.</p>	

NR.	SAK	ANSV/ FRIST
	Det vil komme en bestilling tildeltakerne på dette møtet som en oppfølging av informasjon som ønskes ytterligere dokumentert	Anette O.

*Referent*  
*Anette Olshausen*

**Vedlegg**

- 1 PP brukt på møtet



**BUSKERUD**  
FYLKESKOMMUNE



## REGIONAL PLAN FOR LOKALISERING AV TØMMERHAVN I DRAMMENS- /OSLOFJORDEN

Infrastruktur 15. mai

Skaper resultater gjennom samhandling

1



Agenda	Ansvarlig	Tidsbruk
Presentasjonsrunde	Svein-Ove Pettersen	15
Litt innledende om den regionale planen	Anette Olshausen	15
Presentere mulige fremtidsbilder og hovedløsninger	Geir Berg	15
Tre utfordringer og tre muligheter utfra ditt ansvarsområde ?	Alle (Svein-Ove styrer)	15
Diskutere fremtidsbildene	Alle (Svein-Ove styrer)	30
PAUSE		30
Diskutere hovedløsningene	Alle (Svein-Ove styrer)	30
Presentasjon av innhentet kunnskap	Anette Olshausen	15
Oppsummering	Svein-Ove	10

2



**LITT INNLEDENDE**

OM DEN REGIONALE PLANEN

3



**Lierstranda blir fjordbyen – hva da med tømmerterminalen?**

*Lierstranda skal gi plass til 20.000 arbeidsplasser og 20.000 beboere. Det betyr at flere av bedriftene som i dag ligger her må finne nye steder å drive virksomheten sin på.*

60.000 m<sup>2</sup> brukes til å lagre og omlaste tømmer på Lierstranda i dag. Området brukes også til å sende ut tømmer med båt. Det går vanligvis en tømmerbåt i uken herfra. Dette tømmeret kommer på 80 lastebiler pr. uke.

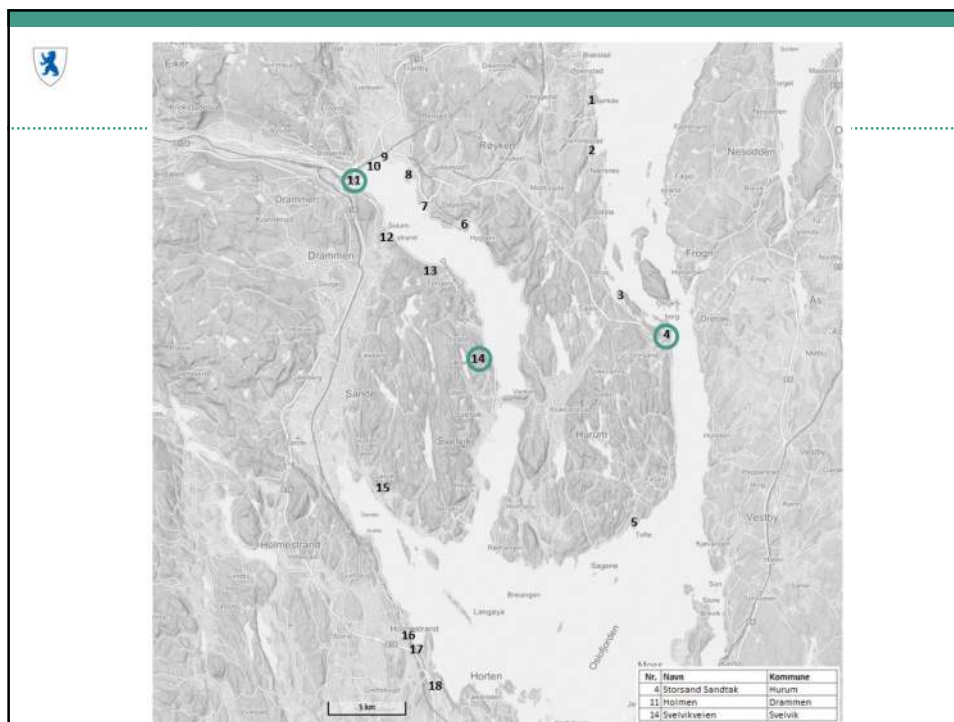
**Hvor skal tømmeret ta veien?**

Nå samarbeides det for å finne en ny løsning for tømmerkjeden.

En havn for tømmer kan være betydelig mindre enn dagens lagerplass på Lierstranda, kanskje helt ned mot tredjepart av arealet.

4

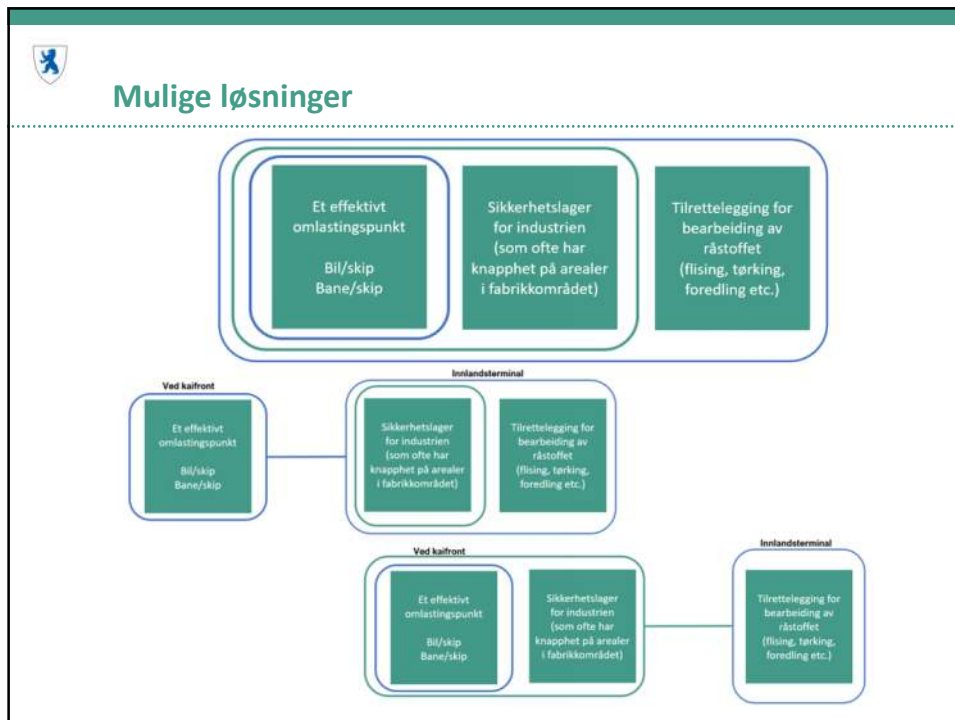




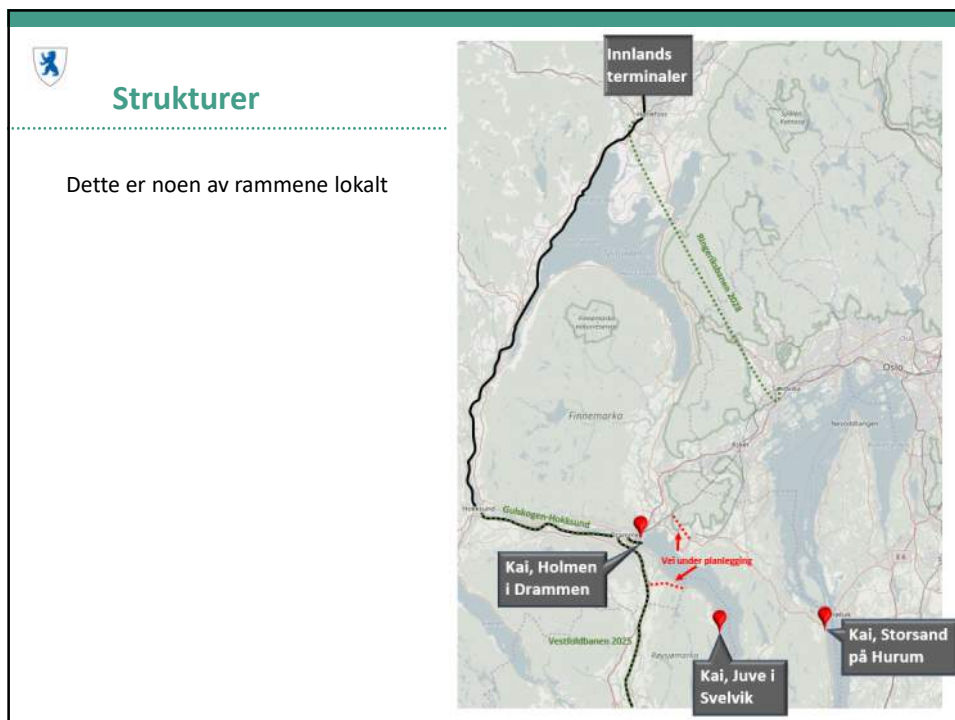
5



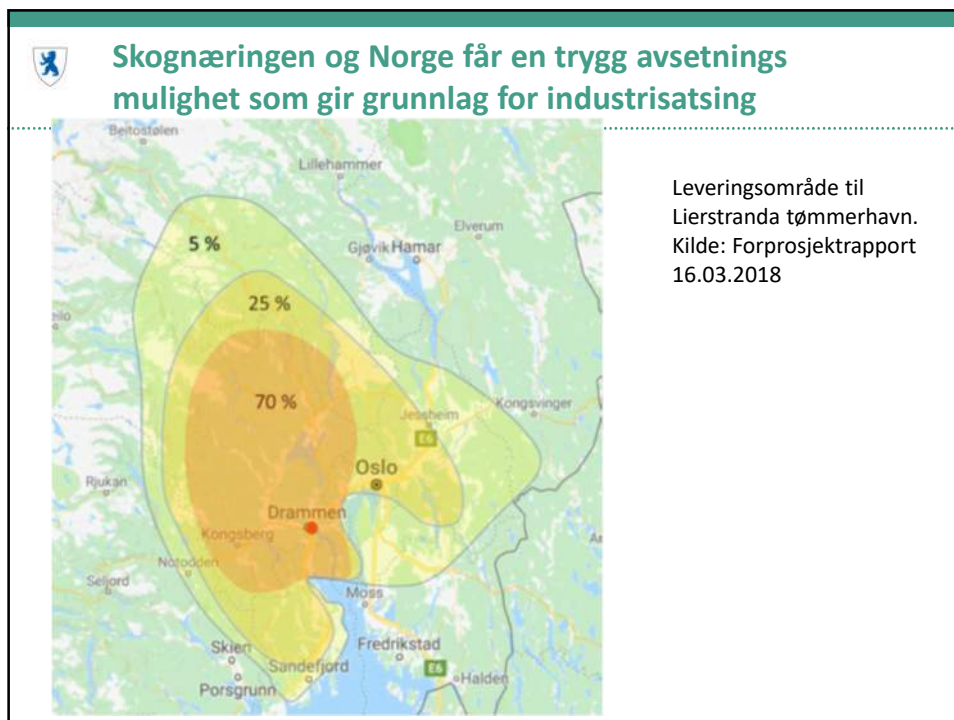
6



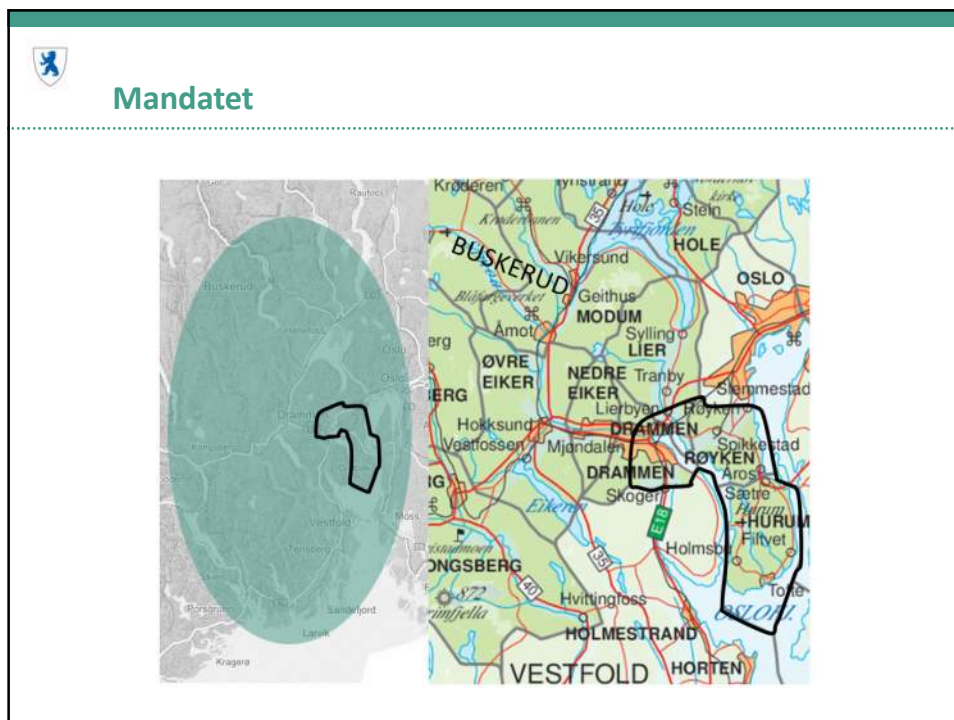
7



8



9



10







---

## PRESENTERE MULIGE FREMTIDSBILDER OG HOVED LØSNINGER

11



### Fire hovedfaktorer i fremtidsbildet

---

- ✓ Avvirkningen i det geografiske nedslagsfeltet som terminalen betjener
- ✓ Etterspørselen fra egen industri i nedslagsfeltet
- ✓ Transportmiddelfordeling for virke ut av regionen
- ✓ Økonomisk bærekraft og terminalutvikling kun for skogsvirke eller sammen med andre varegrupper

Siste frist for ny lokalisering er i 2029, og midlertidig løsning kan være aktuelt

12



## Stor etterspørsel – gode priser – tøff konkurranse

Avvirkingen i Norge i 2018 var ca. 11,36 mill. m<sup>3</sup> (omregning 0,89 til tonn), tilsvarende ca. 34 mill. tømmerstokker – derav Viken Skog ca. 2,4 mill. m<sup>3</sup>

	1. kvartal 2019		Prisendring, prosent	
	1000 kubikkmeter	Kroner per kubikkmeter	1. kvartal 2018 - 1. kvartal 2019	1. kvartal 2016 - 1. kvartal 2019
I alt	3020	450	13,9	36
Gran				
Skurtømmer	1249	539	7,8	27,1
Massevirke	893	350	32,6	69,9
Sams virke	113	461	16,7	61,8
Furu				
Skurtømmer	411	494	6,5	13
Massevirke	270	332	37,8	76,6
Sams virke	19	392	24,1	72,7
Lauvtrær				
Skurtømmer	1	386	36,4	39,4
Massevirke	64	317	28,3	55,4
Kilde: Statistisk sentralbyrå				

13



## Nåværende etterspørsel

- ✓ To segmenter; sagtømmer og massevirke (54/46 fordeling). Industrielt deles det mellom trebearbeidende industri og cellulosebasert industri. Restproduktet fra sagtømmeret kan anvendes til mange formål, som til pelletsproduksjon, fiberplateproduksjon eller til energiformål
- ✓ Den trebearbeidende industrien retter seg mest mot det skandinaviske markedet (Moelven, Bergene Holm), men svenskene har stor eksport av trelast til Europa og Østen
- ✓ Den cellulosebaserte industrien retter seg mot det internasjonale markedet (Borregaard, Norske Skog, Hellefoss)

14



## Hvor skogsvirket antas levert i dag

- ✓ Sagtømmeret anvendes mest regionalt (Soknabruket, Numedalsbruket, Begna Bruk), men noe tømmer sendes til sagbruk i Sverige (både skip og tog) og til Østen, og fortrinnsvis fra Norskog (konkurrenten til Norges Skogeierforbund)

Omfang utgående: 100 – 200 tusen m<sup>3</sup> (?) avhengig av prisbildet og hvilke virke kvaliteter det er overskudd av i regionen

- ✓ Massevirket som fraktes ut av regionen antas å være omkring 500 tusen m<sup>3</sup>, likt fordelt mellom Borregaard, Norske Skog og Stora Enso (men ingen statistikk foreligger). Av dette fraktes ca. 60 % over Lierstranda
- ✓ Det etterspørres ofte ferskt virke (innen en uke fra hogststed til fabrikk), slik at toget har fordeler fremfor skip med hensyn til volum per transport

15



## Alternativer

- ✓ Mer skogsvirke etterspørres regionalt, av nye bedrifter på Ringerike (som produksjon av bioetanol i regi av ST1). Virkning: Mindre massevirke som transporteres ut av regionen
- ✓ Nye fabrikker på Østlandet eller fabrikkanlegg på vestsiden av svenskekysten etterspør virke i betydelig omfang (Tofte, Frier Vest, Sødra). Virkning: Mer virke over sjøkanten
- ✓ Stora Enso kjøper mer virke på grunn av høy vekst, eller det etableres ny fabrikk i Åmli. Virkning: Mer skogsvirke på bane

Tre volumalternativer over kai: 0,1 mill. m<sup>3</sup>, 0,3 mill. m<sup>3</sup>, 0,6 mill. m<sup>3</sup>

16



## Krevende lokaliserings- og investeringsvalg

- ✓ Delt løsning, sjø og bane
- ✓ Egen sjøterminal for virke, som Lierstranda i dag
- ✓ Terminal for alle typer råvarer og industrigods

Infrastrukturkostnaden er ca. 5 kr/m<sup>3</sup> for tømmer over Holmen.

17




**TRE UTFORDRINGER OG TRE MULIGHETER UTFRA  
DITT ANSVARSOMRÅDE ?**

18



19

		4. STORSAND	11. HOLMEN	14. JUVE
 <p><b>Oversikt</b></p> <p>Foreligger kunnskapsgrunnlag fra offentlige databaser og/eller utredninger</p> <p>Foreligger noe informasjon, antar at det trengs ny kunnskap</p> <p>Intet eller lite kunnskapsgrunnlag</p>	Underbygger verdiskaping i Norge			
	Friluftsliv/by og bygdlev			
	Tidshorisont for etablering			
	Planstatus og potensielt oppstartstidspunkt			
	Grov vurdering av kostnader			
	Sikkerhet for helse og miljø			
	Belastning for befolkningen			
	Naturmangfold på land og i sjø			
	Mineralske ressurser			
	Kulturarv			
	Landskapsbilde			
	Synergi effekter ved samlokalisering			
	Sambruk av kai			
	Geografisk plassering sett opp mot hvor tømmeret genereres			
	Arealstørrelse			
	Vei			
	Jernbane			
	Kai			
	Farled			

20





## Infrastruktur

- › Storsand
  - Jernbane helt uaktuelt i overskuelig framtid?
  - Fylkesveg 281 må sannsynligvis oppdrageres og vegen ned til Storsand må bli mindre bratt.
- › Holmen
  - Veg vil være god nok med ny Holmen bro?
  - Jernbane, hvordan vil løsningen inne på selve havnen fungere? Kan det gjøres tilpasninger slik at det legges til rette for å kunne ta imot tømmer?
  - Tilgang til kapasitet på jernbane skinnene, hvordan vil dette være framover?
- › Juve
  - Jernbane helt uaktuelt i overskuelig framtid?
  - For å kunne etablere en havn her er det avhengig av ny Svelvik vei. Hva er mulig framdrift på etableringen av denne?

**Hva mangler vi som er kritisk og beslutningsrelevant?**