



REGIONAL PLAN FOR LOKALISERING AV TØMMERHAVN I DRAMMENS-  
/OSLOFJORDEN

**Deltakere**

Leder terminaler BaneNOR, 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  
Flowchange Geir Berg

**Buskerud fylkeskommune**

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

Vår referanse 2018/9424 - xx  
Formål med møtet Regional plan for lokalisering av tømmerhavn i Drammens- /Oslofjorden,  
Møte 2 i infrastrukturgruppen  
Møtested Fylkeshuset  
Møtetid / dato 18. juni 2019 kl. 09:30-12:00

## Referat fra Møte 2 i infrastrukturgruppen

NR.	SAK	ANSV/ FRIST
1	<b>Velkommen</b> Svein-Ove Pettersen ønsket velkommen til andre møte i infrastrukturgruppen og takket for gjennomført hjemmelelse	
2	<b>Litt informasjon fra lokal kunnskapsgruppe og styringsgruppen</b> Det er flere som vurderer å investere industrielt for å kunne produsere biodrivstoff, enten diesel eller ethanol. St1, Statkraft, FrierVest og Biozin er alle aktører som vurderer å investere i produksjon av biodrivstoff.	
3	<b>Gå igjennom resultatene av hjemmeleksen</b> <b>Jernbanedirektoratet og BaneNor</b> er tydelig på at det ikke kan gå tømmer på tog til Drammen Havn eller noen av de andre lokalitetene. Det bør heller legges til rette for at tømmeret som kommer på tog blir transportert direkte til de som skal bruke tømmeret.  <b>Drammen Havn</b> er tydelig på at tømmeret kan leveres på havnen, men at det må komme med bil og at det ikke er aktuelt med store lagre av tømmer. Som konsekvens av dette betyr det at denne havnen ikke kan brukes som en permanent løsning.	

NR.	SAK	ANSV/ FRIST
	<p><b>Drammens virkesterminaler</b> er tydelig på at Storsand ligger i for stor avstand fra skogen og den også ligger utenfor dagens tømmerstrømmer. Det er heller ikke aktuelt å skipe ut tømmer fra Østfold siden over Storsand da de allerede har avsetning og havn i Østfold.</p> <p><b>Statens vegvesen</b> listet opp en rekke prosjekter som bør være på plass hvis det skal etableres tømmerhavn på en ny lokalitet som Juve eller Storsand.</p>	
4	<p><b>Noe refleksjoner</b></p> <p>Hvis tømmeret skal på tog vil det være en stor fordel at jernbanelinjen går parallellt med kaifronten slik at håndteringen av tømmeret blir så effektiv som mulig.</p> <p>Storsand er i følge kystverket godt egnet som havn utfra farled og kai muligheter. Tømmeret har tradisjonelt gått på bil hele veien fram til de som bruker det i sin produksjon.</p> <p>Det er kommet en revidert havne og farvannslov for 14 dager siden. (Trer i kraft 01.01.2020) Dette kan endre dynamikken knyttet til havneetablering og drift.</p>	
5	<p><b>Oppsummering</b></p> <p>Slik det ser ut nå står vi overfor en todelt løsning:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Tilrettelegging av Juve som havneterminal for det kortreiste tømmeret i fylket</li> <li>✓ Tilrettelegging av banenettet for at massevirket lenger inn i fylket kan transporteres på bane ut av regionen (hvis det ikke transporteres til Sokna eller Tofte, eller annen regional industri, med lastebil)</li> </ul> <p>Foreløpig konklusjon er:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› Jernbane er ikke aktuelt på noen av lokalitetene</li> <li>› Storsand i Hurum <ul style="list-style-type: none"> <li>• Koblingen til E18 bør på plass</li> <li>• Fylkesvei fra Oslofjordforbindelsen og ut bør vurderes og nedkjøringen må legges om for å redusere stigning/fall</li> </ul> </li> <li>› Juve i Svelvik <ul style="list-style-type: none"> <li>• Krever ny Svelvikvei og oppgradering av fylkesvei fra Tørkopp og fram til Juve</li> </ul> </li> <li>› Holmen i Drammen <ul style="list-style-type: none"> <li>• Holmen bru bør utbedres</li> <li>• De kan ta imot enkelt båtlass, men de må komme på bil, jernbanen er ikke tilrettelagt for tømmer</li> </ul> </li> </ul>	
6	<p>Videre arbeid</p> <p>Det er ikke avtalt noe videre arbeid i gruppen. Ved behov vil prosjektleder ta kontakt for å få avklart enkelt spørsmål.</p>	

Referent Anette Olshausen

**Vedlegg**

1 18. juni 2019 Presentasjon



**BUSKERUD**  
FYLKESKOMMUNE




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

Administrativ arbeidsgruppe 13. juni

Skaper resultater gjennom samhandling

1




**Agenda**

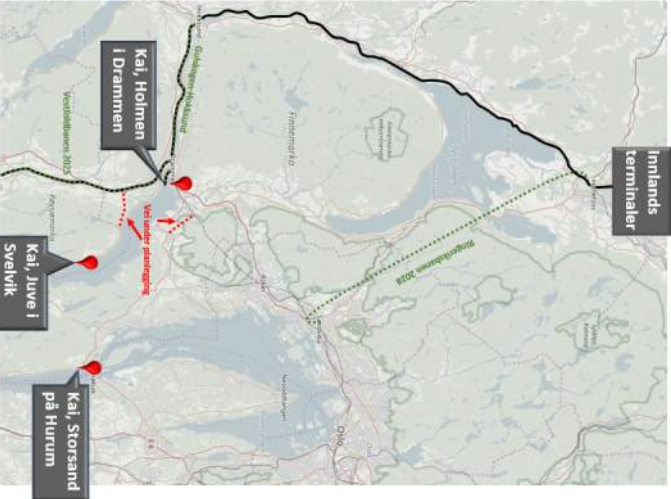
- › Takk for sist og for gjennomført hjemmелеkse
- › Litt informasjon fra lokal kunnskapsgruppe og styringsgruppen
- › Gå igjennom resultatene av hjemmелеksen
- › Noe som må undersøkes nærmere?
- › Oppsummering
- › Videre arbeid

Stikkord og dato


2


 **Strukturer**

Dette er noen av rammene lokalt



3

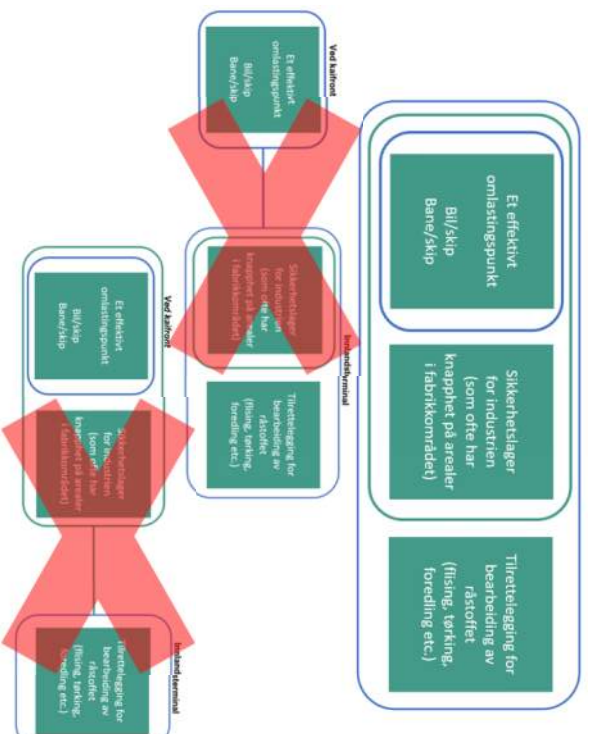
 **Mulige brukere av biomasse**



4



## Mulige løsninger – trodde vi



5



## For å hoppe til konklusjonen

Slik det ser ut nå står vi ovenfor to løsninger:

- ✓ Tilrettelegging av Juvø som havneterminal for det kortreiste tømmeret i fylket
- ✓ Tilrettelegging av banenettet for at massevirket lenger inn i fylket kan transporteres på bane ut av regionen (hvis det ikke transporteres til Sokna eller Tofte, eller annen regional industri, med lastebil)



6



## Jernbanedirektoratet

**Vurderinger:** En første vurdering av om det er rom for eksport/import over bane innenfor det som allerede er planlagt av kapasitetsøkninger

Hvordan er kapasiteten/mulighetene for å kjøre tømmeretog fra Buskerud til Østfold industrien via Oslo og østre linje på Østfoldbanen

**Svar:** Regjeringen varsler at det vil bli mindre økonomisk handlingsrom fremover

Bane NOR sin anbefalte løsning for Holmen-løsningen omfattet ikke tømmertransport, utover at kapasiteten mellom Holmen og Drammen stasjon. På deler av døgnet vil tilgang på areal på Holmen være sterkt begrensende.

Går tømmeret først på bane fortsetter det langt på bane, ikke fra Follum/Nesbyen/Telemark til Drammen havn for utskipping

**Ny oppgave:** Hva er status for tilsving mellom Randsfjordbanen og Sørlandsbanen? I dag må togene til Sundland for å snu, og Sundland blir nedlagt. Uten en direkte tilkobling mellom banestrekningene kan ikke godstransport til og fra Telemark og Agderfylkene rutes utenom Oslo og via Hønefoss slik som planen til Jdir forutsetter. Tømmeret fra Numedal kan da bare transporteres på bil.

7



## BaneNor

### Vurderinger

En første vurdering av hva som må til for å kunne håndtere tømmer eksport/import via Drammen Havn (Holmen). Kan konseptet som nå er valgt, videre utvikles slik at det også åpner for muligheten for import/eksport av tømmer over havnen?

**Svar**

8



## Drammen Havn

### Vurderinger:

En vurdering av muligheten for å ta tømmer over Holmen via lastebil og hvilken endring i belastning det vil ha for havnen og omgivelsene

### Svar

- › Det finnes ikke noe i vår masterplan / reguleringsplan eller Bane-NOR sin planlagte utbygging av mer sporkapasitet på Holmen som omtaler tømmer / tømmerhavn på Holmen.
- › SVV må orientere om endring i belastning for omgivelsene vedr. tømmer med lastebil til Holmen. (inne på selve Holmen vil det fungere greit å få kjørt inn tømmer til en utskipning av gangen.)

9



## Drammens virkesterminaler

**Vurderinger:** Storsand ligger 52 km fra Hokksund mens Juve i Svelvik ligger 40 km fra Hokksund. Det er vanskelig å se at avstanden fra skogen er avgjørende forskjellig for disse to?

**Svar:** Når det gjelder **Storsand Sandtak** så er det i hovedsak den geografiske plasseringen av Storsand som er utfordrende. Storsand ligger utenfor dagens tømmerstrømmer. Forsyning til Tofte (Silva Green Fuel) vil være utenkelig fra Storsand. På Østfold siden bruker vi allerede Moss Havn.

### I tillegg til følgende momenter:

Kommunen vil ikke ha den	Adkomstveien ned må gjøres betydelig mindre bratt.
Grunneier vil ikke ha den.	Skjæret utenfor er et naturreservat, men ligger i veien for en eventuell havn.
Nærmeste naboer (bolig og fritidsbolig)	Ikke langt fra muren til Oscarsborg.
Reguleringsplan for boliger er iverksatt.	Midt i Oslofjordsleden.

**Ny oppgave:** Blir ny havneterminal på Juve realisert uten en vesentlig bedre veiforbindelse? (Både fra E18 og fra Tørkopp)?

10



## Statens vegvesen

### Ikke bestilt noen vurderinger, men her kommer de:

- › Hvor sannsynlig er det at ny Svelviksvei blir realisert innen 2029, gitt køen av prosjekter og uten at en ny havneterminal er bygd?
- › Hva skal til for at ny Svelvikvei "sniker i køen" og blir realisert innen 2029? 300.000 m3 tilsvarer ca. 30 tømmerbiler hver arbeidsdag (en vei)?

11



## Infrastruktur gruppen, foreløpig

- › Jernbane er ikke aktuelt på noen av lokalitetene
- › Storsand
  - Koblingen til E18 må på plass
  - Fylkesvei fra Oslofjordforbindelsen og ut må vurderes og nedkjøringen må legges om for å redusere stigning/fall
- › Juve
  - Krever ny Svelvikvei og oppgradering av fylkesvei fra Tørtkopp og fram til Juve
- › Holmen
  - Holmen bru må utbedres
  - De kan ta imot enkelt båtlass, men de må komme på bil, jernbanen er ikke tilrettelagt for tømmer

12