

SØKNAD OM UTBYGGING AV TØMMERKAI PÅ EIDSNES, LINDÅS KOMMUNE

Nordhordland Skogeigarlag (NSL) er eigar av gnr 244 bnr 267 og 36 Eidsnes i Lindås kommune. Eigedommen har eit areal på 60 dekar og har ein djupvasskai med kaifront på 60 meter. Det er også bygd bilveg ned til området.

Eidsnes har etter diverse transportanalyser peika seg ut som den mest sentrale staden for utskipping og evt. bearbeiding av tømmer i Nordhordland. Nordhordland Skogeigarlag leverte i 2012 ei projektskisse til Statens Landbruksforvaltning (SLF) si utlysning på «tilskudd til tømmarkai». SLF tildelte prosjektet i Nordhordland 7,1mnok.

SLF fekk i 2014 vidare større rammer til infrastrukturiltak for skognæringa, og difor har NSL venta på denne utlysinga. På denne ramma fekk Nordhordland Skogeigarlag tilsagn på 8,019mnok. Totalt bidreg SLF med 15,214mnok til prosjektet på Eidsnes. Dette understrekar prosjektet sin unike posisjon.

Prosjektet på Eidsnes har alt fått nasjonal merksemd fordi det er planar om å bygge industrikaie i tre, som den fyrste i Norge. Sjå meir her: <https://www.slf.dep.no/no/eiendom-og-skog/skogbruk/tilskudd-til-tommerkaier/fire-tommerkaier-far-tilskudd>.

Det er snakk om utviding av kaien på 75meter, der denne vert bygd på stålpilarar med eit tverrspent dekke med limtrelameller. Prosjektet skal vidare auka dybden ved kaifronten og oppgradera baklageret for tømmer. Total eksportkapasitet på den nye kaien vil vera mellom 80.000-85.000m³ pr år.

Prosjektet er attraktivt pga. planane om eit nytt stort næringsrområde i nærleiken, Nordhordland Næringspark. Dette kan opne for ein framtidig sambruk/fleksibilitet i dei infrastrukturelle tenesta, som vil styrkje næringslivet i Nordhordlandsregionen.

Totalkostnad for prosjektet er stipulert til å kosta 19,018mnok.

Etter den organiserte plantinga av skog starta på 50 – 60 talet ser vi no ein stadig aukande hogst av kulturskog, og vi er no berre i starten. Ein stor del av dette må skipast ut til sagbruk og treforedlingsindustri i Norge og Europa. Transportkostnaden er vesentleg, og det må vera frå ein stad der ein kan ta mot store mengder av ulike sortiment og store båtar. Å ha ein god infrastruktur og logistikk er vesentleg for konkurransekrafta i skogindustrien. Skogbruk er ei framtidnæring – investeringa vil gjere nytte for seg i fleire hundre år.

Prosjektet har eit stort geografisk nedslagsfelt. Kaien skal dekkja 9 kommunar i regionen, der Lindås, Osterøy og Bergen har dei største tømmervoluma. Sjå oversikt her:

Kommune	M ³ pr år i 25 år	Volum i perioden	Gj. transp. avstand til kai
Lindås	25.000	625.000	20 km
Meland	6.000	150.000	30 km
Radøy	9.000	225.000	40 km
Austrheim	1.000	25.000	45 km
Masfj/Gulen	6.000	150.000	60 km
Modalen/ Vaksdal	2.000	50.000	55 km

<i>Osterøy</i>	<i>18.000</i>	<i>450.000</i>	<i>45 km</i>
<i>Bergen</i>	<i>15.000</i>	<i>375.000</i>	<i>65 km</i>
<i>Askøy</i>	<i>5.000</i>	<i>125.000</i>	<i>65 km</i>
<i>Diverse</i>		<i>40.000</i>	<i>65 m</i>

Eit slikt prosjekt kan bidra til en meir konkurransedyktig skogindustri i heile Nordhordland/Hordaland.

Det vil også gjere det lettare for nye aktørar å etablera seg i skognæringa, noko som kan resultera i nye arbeidsplassar i Nordhordland. Kaien vil også danna grunnlag for at andre næringar kan nytta ledig utskipingskapasitet.

Ei kai av denne kapasiteten vil resultere at det vert tatt ut meir tømmer i kommunane, og dette vil soleis hindra uynskja begroing.

Miljøeffektar

Miljøeffektane vil vere betydelige. Kvar tømmerbåt som lastar 5000m³ tømmer, tilsvarar volumet på cirka 170 tømmerbilar. Hvis ein kai reduserar den gj.snittlige transporten på veg med 30 km, vil kvar fullasta båt bidra til å redusera veitransporten med cirka 5000km

Med forutsetninga over reduseras vegtransporten med 100.000km for kvar 100.000m³ tømmer som går over kai. Dette reduserar dieselforbruket for vegtransport med cirka 30.000 liter, som tilsvarer 80.000 kg CO₂ i reduserte klimagassutslipp. Overgang frå bil- til båttransport av tømmer, reduserar drivstofforbruket med 57% per tonnkilometer. Det er avslutningsvis krevjande å berekna reduserte kostnader for næringa, men det vil utgjøra betydelige reduksjonar og kostnadsbesparelsar, som igjen vil vere viktig for å utnytte skogen langs kysten

Fullfinansiering av prosjektet er naudsynt. Støtta vil være utløysande for prosjektet.

Kostnadsplan

Rigg og drift	kr	810 000
Grunnarbeid	kr	1 979 700
Dykkerarbeid	kr	1 682 000
Betongarbeid	kr	2 624 270
Trearbeid	kr	9 749 576
Tilleggspostar	kr	1 647 200
SUM EKS AVG	kr	18 492 746
25% mva	kr	4 623 187
SUM INKL AVG	kr	23 115 933

Inkl byggeleiing er kostnadene stipulert til 19,018mnok. Dette er ekskl mva.

Det er også venta til dels større meirkostnader ifb utbygginga, som ikkje er skildra i prosjektet her (for eksempel sikring, inngjerding, opparbeiding og opprusting av veg, anna infrastruktur osv).

Finansieringsplan

SLF tek 80% av kostnadane. Det resterande finansieringsgrunnlaget er førebels uklart.

Kommunale bidrag

Ansvarleg søkar, Nordhordland Skogeigarlag, ber om eit kommunalt bidrag frå alle kommunane i Nordhordland for å sikra gjennomføring av prosjektet. Både for å støtta dette konkrete kaiprojektet, men også for å sikra økonomisk gjennomføringsevne til heilskapen og dei investeringane som må gjerast.

Kommune	Søknadsbeløp	Volum i perioden (m3, 25 år)
Lindås kommune - næringsfond		625.000
Meland		150.000
Radøy		225.000
Austrheim		25.000
Masfjorden/Gulen		150.000
Modalen og Vaksdal		50.000
Osterøy		450.000
Hordaland Fylkeskommune	2.500.000 kr	
Bergen kommune		375.000
Askøy		125.000
Diverse		40.000

Mvh
Nordland Skogeigarlag v/ Sigvard Hopland, 5912 Seim.