



Nordhordland Skogeigarlag
Nesbrekka 2

5912 SEIM

Referanser:
Dykkar:
Vår: 15/1423 - 16/5300

Saksbehandlar:
Tove Mette Arnø Fyllingen
ftm@lindas.kommune.no

Dato:
26.02.2016

Utbygging av tømmerkai på Eidsnes

Vedlagt følgjer saksutgreiing med vedtak.

Med helsing
Tove Mette Arnø Fyllingen
avdelingsleiar

Dokumentet er signert elektronisk.



Andre mottakarar:

Nordhordland Skogeigarlag

Jorunn Nøttveit Moen, Rekneskapsavdelinga

SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
006/16	Formannskapet	PS	18.02.2016

Saksbehandlar	ArkivsakID
Øystein Sørhaug	15/1423

Utbygging av tømmerkai på Eidsnes

Vedlegg:

Søknad om støtte

Rådmannen sitt framlegg til vedtak

(Lindås Kommune løyver til delfinansiering av Nordhordland Skogeigarlag si utbygging av tømmerkaien på Eidsnes. Midlane vert tatt frå infrastrukturfondet).

Størrelsesorden vert fatta i møtet.

Formannskapet - 006/16

FO - behandling:

Sveinung Toft var ugild, i handsaming av denne saka

Framlegg frå A.Valle-SP:

Lindås Kommune løyver kr 560 000 til delfinansiering av Nordhordland Skogeigarlag si utbygging av tømmerkaien på Eidsnes. Midlane vert tatt frå infrastrukturfondet

Framlegget vart samrøystes vedteke.

FO - vedtak:

Lindås Kommune løyver kr 560 000 til delfinansiering av Nordhordland Skogeigarlag si utbygging av tømmerkaien på Eidsnes. Midlane vert tatt frå infrastrukturfondet.

Saksopplysningar:

Saka skal avgjerast i Formannskapet

Bakgrunn for saka:

Søknad frå Nordhordland Skogeigarlag datert 10.11.2015.

Vurdering:

Nordhordland Skogeigarlag (NSL) er eigar av gnr 244 bnr 267 og 36 Eidsnes i Lindås.

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.

Den eksisterande tømmerkaien skal utvidast 75meter. Prosjektet skal også auka dybda 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.

Etter den organiserte plantinga av skog starta på 50 – 60 talet ser ein no ein stadig aukande hogst av kulturskog, og vi er fortsatt 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.

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	M3 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>	

Etter å ha vurdert ulike utbyggingsalternativ (tre, betong) og forsøkt seg med ulike anbudsprosessar for å sjå på totalkostnadane, har Nordhordland Skogeigarlag no bestemd seg for å byggja i betong. Det ligg inne eit krav frå SLF om at bygging av tømmerkai i tre ikkje skal vera ei «kostnadsdrivande» ift. andre material. Dei ulike anbudsprosessane har vist at det er fleire millionar kroner dyrare ved å byggje i tre kontra betong. Skogeigarlaget er difor nødt å byggje i betong, for i heile tatt å få økonomisk bidrag frå SLF.

Totalkostnad for prosjektet er stipulert til å kosta cirka 13 millionar kroner. SLF bidreg med 80% av prosjektkostnadane.

Reint fagleg vil administrasjonen tilrå at prosjektet vert fullfinansiert, for å sikra gjennomføring etter vedtekne planar og budsjett. Men administrasjonen ønskjer at formannskapet sett sitt preg på prosjektet med å beslutte økonomisk støtte slik dei vurderer det sjølv. Praksis var lik når PSW Mongstad søkte om økonomisk støtte til boretårn.

Næringsutvikling

Eit slikt prosjekt kan bidra til en meir konkurransedyktig skogindustri i heile Nordhordland/Hordaland. Å ha ein god infrastruktur og logistikk er vesentleg for konkurransekrafta i skogindustrien. Skogbruk er ei framtidsnæring – investeringa vil gjere nytte for seg i fleire hundre år.

Det vil også gjere det lettare for nye aktørar å etablere 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.

Ambisjonar og moglegheiter for næringsutvikling i ei slik sak er definert til å være høg.

Miljøeffektar

Som eit miljøpolitisk verkemiddel legg Nasjonal Transportplan også opp til å få meir transport frå veg og over på kjøl. Med ei så sentral plassering som kaien på Eidsnes, vil ein og oppnå kort avstand frå stubbe til kai.

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 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.

I strategisk næringsplan for Lindås og Austrheim (2011-2020) er nyskaping og entreprenørskap vedteke som eit viktig satsingsområde. Det gjeld også logistikk, hamn og infrastruktur. Det omsøkte prosjektet vil positivt støtte opp om desse innsatsområda.

Kostnadar og finansiering

Finansieringsoversikta i søknaden frå Skogeigarlag har ein liten feil, då Masfjorden si økonomisk støtte på 40.000kr ikkje er tatt med.

Den rette finansieringsoversikta ser slik ut:

Finansiering	
Meland	kr 80 000
Osterfjord	kr 50 000
Modalen	kr 30 000
Austrheim	kr 25 000
Radøy	kr 25 000
Masfjorden	kr 40 000
HFK	kr 1 000 000
Egenfinansiering Skogeigarlag	kr 790 000
Landbruksdirektoratet	kr 10 400 000
Lindås kommune rest	kr 560 000
Sum finansiering	kr 13 000 000

Prosjektet manglar 560.000kr på å verta fullfinansiert (ikkje 600.000kr som er omsøkt i søknaden frå Skogeigarlaget). Då planlegg Skogeigarlaget sjølv å bidra med 790.000kr sjølv. Andre Nordhordlandskommunar bidreg med totalt 250.000kr. I tillegg er Hordaland fylkeskommune inne med økonomisk bidrag.

Næringsfond eller infrastrukturfond?

I vedtektene til næringsfondet står det at:

8) «det blir ikkje gjeve støtte til verksemd som får betydelige overføringar over offentlige budsjett, med unntak av verna bedrifter»

I og med at totalt bidrag frå SLF i dette prosjektet er 80% av totalkostnadane kan ein argumentera for at prosjektet/verksemda får betydelige overføringar over offentlige budsjett.

I den samanheng vert det utfordrande å ta midlar frå næringsfondet.

Det nyetablerte infrastrukturfondet har følgjande retningslinjer:

1) Skal bidra til å utvikle fysisk samfunnsinfrastrukturi Lindås kommune som har høg og kollektiv samfunnsnytte.

2) Innsatsområder:

- Samferdsel (Gang- og sykkelveg, friområder, leikeareal, grønstruktur, bane,hamn/kai,

energi, breiband, mobil, telekommunikasjon)

- Tilrettelegging for næringsutvikling

- Tilrettelegging for bustadutbygging

3) Midlane kan nyttast til direkte investering, utgreiingsarbeid, prosjektering, planlegging

og tilretteleggingsarbeid. Midlane kan også nyttast som eigenandel i andre infrastrukturprosjekt.

4) Midlane kan nyttast som finansiering av kommunen sin infrastrukturkostnad i utbyggingsavtalar

5) Midlane skal ikkje gå til drift og vedlikehald.

6) Midlane skal nyttast til prioriterte prosjekt som ikkje blir finansiert med andre kommunale midlar, til dømes gjennom investeringsbudsjettet.

7) Fondet skal administrerast og disponerast av Lindås kommune, med formannskapet som fondstyre.

Spesielt vil punkt 2 vera treffande ift. det omsøkte prosjektet.

Rådmannen vil difor tilrå at pengane frå prosjektet vert utbetalt frå infrastrukturfondet.

Masfjorden kommune har for ordens skuld same type formulering i sitt næringsfond, og har gjort same type handsaming som rådmannen i Lindås her legg opp til.