

Emne:	Referat frå Regionalt planforum 21.02.2017 Tømmerkai - Fusa kommune		
Til stades:	Taule	Eva Katrine R.	HFK, plan - møteleiar
	Totland	Vidar	HFK, Invest in Bergen/næring HFK
	Birkenes	Lars Øyvind	HFK, Fylkeskonservatoren
	Nilsen	Endre Sten	HFK, Fylkeskonservatoren
	Nordmark	Per	HFK, plan, referent
	Raddum	Gunhild	HFK, samferdsel
	Lokøy	Vibeke Saure	HFK, akvakultur
	Wahl	Trond Inge	HFK, akvakultur
	Kvåle	Atle	Fusa, ordførar
	Bruland	Helle	Fusa, arealplanleggjar
	Raunsgard	Terje	Fusa, einingsleiar
	Rødland	Kjetil Andre	Vestskog
	Kårstad	Helge	Kystskogbruket
	Grønn	Arne J.	Cellin Management Ltd.
	Falck	Henrik	Tschudi Shipping
	Totland	Vidar	Invest in Bergen/HFK
	Ådland	Helge	Holmefjord
	Kornerud	Svein	Fylkesmannen
	Tøsdal	Odd	Mattilsynet
	Tveitnes	Martin	Byggadministrasjon Harald Bjørndal
	Mellesdal	Eirik	Student
Forfall:	Statens vegvesen		Sak: 2014/13624-105
Møtetid:	1000 -1215		Møtestad: Sunnhordland, fylkeshuset

Møteleiar: Eva Katrine Ritland Taule, fagleiar kommunal plan

Referent: Per Nordmark

Planforum 21.02.2017 Fusa kommune

Møteleiar ønskte velkomen og deltakarane presenterte seg med namn og organisasjon/ansvarsområde.

Orienteringar

Ordførar Atle Kvåle takka for at Fusa kommune fekk høve til å koma i regionalt planforum. Han innleia med at prosjektet dukka opp nyleg, og vart vurdert som eit veldig spanande prosjekt. Kommunen ønskjer raskt å etablere eit godt og konstruktivt samarbeid med involverte partar i det vidare arbeidet med prosjektet.

Terje Raungard, einingsleiar i Fusa kommune: Det er i dag ein tømmerkai i Eikelandsosen, i sentrum. Over denne kaien, som er 100 m lang, vart det skipa ut omlag 20 000 m³ i 2016. Det er lasting 2 – 3 gonger i månaden. Når det er lasting føregår denne gjennom heile døgeret. Dette er til vesentleg ulempe for kommunesenteret Eikelandsosen.

I arealdelen av kommuneplanen (KPA) som vart vedtatt i oktober 2015 er det avsett eit nytt område for tømmerkai i Holmefjord. Dette arealet grensar inntil eit etablert næringsområde. Det vart lagt til rette for å utvida dette til tømmerkai, ut over nokre mindre holmar.

Kommunen vurderer no å planleggja for etablering av ny tømmerkai, og eit nytt næringsområde i tilknytning til denne ut mot Samnangerfjorden på Bogøya. Arealet er i dag eit LNF-område utan inngrep, og det vil vera naudsynt på «ta hol på» dette. Kommunen ønskjer å regulera frå NLF til næring, der føremåla vil vera veg og tømmerkai. Djupvasskai og tømmerkai er vanskeleg å plassera. Det arealet ein no har funne fram til eigna seg godt. Prosjektet vil vera eit samarbeid med Vestskog. Kommunen ser for seg at om ein får planlagt ny tømmerkai på Bogøya vil ein fjerna næringsarealet til dette føremålet i Holmefjord. Dette arealet er vurdert å representera ein god del konflikt ved utbygging, og det vil vera ønskjeleg å tilbakeføra det til LNF.

I arbeidet med KPA vart to store område for næring vurdert, men vart ikkje tatt med.

Det aktuelle området for etablering av tømmerkai vart vis på kart og skildra. Det er kupert med langsgående ryggar. Området er tilplanta med skog. Det vert trong for framføring av ny veg på 1,5 – 2 km. Kommunen ser potensiale for vesentleg utviding av eit næringsareal her i eit 30 – 40 års perspektiv. Kommunen peika på desse faktorane:

- Behov for ny tømmerkai og ny djupvasskai.
- Gode grunntilhøve for kai
- Sentralt i Hordaland
- Ingen naboar

Fusa er ein stor skogkommune. Ein illustrasjon på omfanget av tømmerproduksjon er at ein lokal transportør i Fusa frakta 96 000 m³ tømmer i 2016. Tilveksten er 33 000m³ i året i Fusa kommune.

Kommunen er interessert i korleis ein skal gå laus på dette planarbeidet slik at ein kjem i gang. Kommunen søker difor råd og samarbeid.

Kjetil A. Rødland, Vestskog: 90 % av skogen som vert tatt ut no er gran frå skogreisinga i Hordaland. Nesten alt vert no hausta med skogsmaskiner og entreprenørar. Det vart omsett 160 000 m³ tømmer i fylket i 2016. På grunn av stormskadar var dette omlag 30% over normalt. Dette tilsvara 4500 vogntog. Hordaland har kanskje den dyraste tømmertransporten på veg i landet. Vegtransport er kanskje 10x så kostbar som sjøtransport.

Eikelandsosen er sentralkai for sentral-Hordaland. Mundheim har ein mindre tømmerkai. Det er tømmerkai og i Granvin og nær Skjærsholmane på Stord. Største og beste tømmerkaien i fylket er i Lindås. Det er fleire andre mindre tømmerkaiar i fylket.

Køyreavstand over 50 km gjer tømmertransport vel kostbar. Skip er større og gjev billegare transport. Det gjer tilgang til kaiar viktig. Det er tunge skogområde sentralt i Hordaland. Men det er krevjande med tømmertransport i Hordaland. Samnøy (Bogøya) er relativt sentralt plassert i forhold til skogressursane. Det er behov for djupvasskai; 8 m djup, for henting av tømmer, og 10 da terminalområde. Dette må tola 4-5 tonn /m².

Aktuell lokalitet har gode maritime forhold. Investeringane er berekna til omlag 30 mill eks mva., inkludert tilførsleveg (4 mill til veg – skogsbilveg klasse 3, 4 m breidde, toler vogntog). Større næringsverksemd krev større og betre veg (lastebilveg med to felt). Med utvida næringsaktivitet vil det truleg vera krav om høgare vegstandard.

Arne Grønn, Cellin Management Ltd.: Selskapet har planer for ny skogindustri på Vestlandet. Arbeider no med finansiering og design.

Vestlandet har hatt ei 4 – 5 dobling av tømmerproduksjonen siste åra. Men det har ikkje skjedd ei tilsvarande auke i foredlinga.

Det er stor etterspørsel etter tømmer på verdsbasis.

Anlegget vil ha kapasitet til å ta ca 50 % av tømmer volumet i aktivitetsområdet. Prosjektplanane legg opp til lokal foredling av tømmeret på Vestlandet. Dette manglar på Vestlandet i dag sidan veksten har kome så fort. Planen er å bygga eit komplett flytande sagbruk, men ein satsar på ei langsiktig plassering av dette. Det vert ei sagline, og ikkje høvling. Skur (plank) vil vera råstoff for lokal treindustri, men ein stor del vil gå til eksport. Det er gjort avtalar med internasjonale partnarar (Finland) som er etablert på verdsmarknaden. Biprodukta vert prosessert til litt avanserte produkt.

Tyngda av tømmeret vil koma inn med båt. Dette vert ein føresetnad for å få nok råstoff. Saglinja vil vera på dekk. Avfall vert prosessert nede i båten. Støyproblematikken vil særleg vera knytt til tømmerinntaket som vil føregå 12 timar i døgeret. Lektarar vil leggjast inn til produksjonsskipet og fungera som lager, ha tørkeanlegg og nyttast til utskipping.

Henrik Falck, Tschudi Shipping: Forretningssidéen er å kjøpa Supramax skip som er ca 15 år gammalt, og då definert som skrap. Slike skip vert normalt rekna som teknisk utrangert etter 15 – 20 år.

Skipet vil ha egne kranar til lasting og lossing. Ein vil bruka nordsjølektarar som lager og til tørker. Det er mange nordsjølektarar som no er rimeleg til sals. Selskapet planlegg å leggja det fyrste av slike skip på Vestlandet. Skogeigar har no lite igjen for skogen, det meste av verdien går til transport. Logistikk er ofte det som avgjer om det vert lønsamt eller ikkje.

Det er meir miljøvennlig å flytta tømmer på sjø enn på land. Det er og enkelt å flytta ein flytande fabrikk til råstoffet. Løysinga gir dessutan betre tilgang til finansiering. Internasjonale regler gjer at finansieringa vert meir gunstig enn ved å byggja anlegg på land.

På grunn av kostnadsnivå må norsk produksjon vera avansert. Teknologien er kjent og brukt, men koplinga er interessant. Hemicellulosen kan takast ut og brukast som dyrefor. Dette er under utprøving i Noreg, og er brukt i USA.

75% av tømmeret går til sagbruk, av dette 40 -50 % til plank, 30 – 40 % til chips, 10 – 15 % til pellets og plater.

25% går til pulp: Cellulose og papir.

Produksjonsvolumet for skipet er anslått til 1000 m³ tømmer om dagen med årsproduksjon på

200 000 m³ trelast

100 000 tonn tremasse (tørt)

25 000 tonn tremelasse.

Det er berekna investeringar på 56 mill €, og ei sysselsetjing på 30 personar.

Det er behov for 2 MW landstrøm.

Det er berekna at 50 000 m³ tømmer vil koma til skipet over land, resten med båt.

Det er ønskeleg med areal for lagring av tømmer på land, noko som vil redusera behovet for lektarar.

Dialog/ planprosess

Arealbehov:

Arealbehov til næringsareal er skissert til 300 – 400 daa på lang sikt; 30 – 40 års perspektiv. Ved oppstart er behovet 70 – 80 daa, og dessutan veg til området.

Lokalprodusert tømmer til skipet må koma med bil. Må ha grei leveranse til båten, Det same gjeld og levering av skurlast til lokalt marknad.

Plassering av produksjonsskipet:

Skipet skal ikkje liggja ved tømmerkaien. Denne skal vera tilgjengeleg. Skipet kan liggja for ankar, eller alternativ kai, men det er ønskjeleg at råstoff og ferdigprodukt kan leverast direkte mellom land og båt. Ønskjeleg med ei praktisk plassering av skipet.

Naturmangfald:

Rådgjevande biologar har undersøkt området delvis. Nokre holer eiker er registrert, men det er elles ikkje kjent særleg viktige naturtypar eller artar. Det er trong for KU for tiltaket.

Verknader for bygda Holmefjord:

For bygda Holmefjord vil flyting av tømmerkai før godkjend næringsareal vera til stor fordel. Det er uklart korleis veglina skal vera. Det er forventet lite synlege inngrep for dei som bur i området på grunn av topografien.

Planspørsmål:

Fylkesmannen vil sjå på saka med brei tilnærming: Helsevern- t.d. støy, skogressurs og forvaltning –positivt, natur, landskap, miljø, naturmangfald m.m. Å ta vare på urørt LNF. Planprosessen kan gjennomførast som detaljregulering, men det vil vera krav om ein grundig KU.

Det vil vera eit godt argument i saka å ta ut eit tidlegare næringsareal som er vurdert som noko konfliktfylt, og erstatta dette med eit nytt – det ein no vil planleggja for. Kommunen bør tenkje på området i eit overordna perspektiv i fyrste omgang.

Planprogram:

Det må utarbeidast planprogram for planarbeidet. Planprogrammet kan sendast på høyring samstundes med at det vert meldt oppstart av planen.

KU

Endra arealbruk set krav om KU. Ein grundig KU vil vera viktig for god vurdering og aksept for dei val som vert føreslått.

Landskap:

Landskapskvalitetar og verknader av tiltak må ha fokus. Det bør synleggjerast og argumenterast for kva ein ønskjer å ta vare på av landskap.

Kommunereform:

Kommunen peikar på kommunereformprosessen med ei samanslåing med Os og Fusa til «Bjørnefjord kommune» (arbeidstittel). Det aktuelle næringsområdet er sett på som viktig for begge kommunane.

Kulturminne:

Det er potensiale for arkeologiske funn i området, men dette er lite truleg under 10 moh. Dukkast det opp funn er det to alternativ: Å søka Riksantikvaren om frigjeri, eller å endra trase. Kulturminnemyndigheita har generelt hatt eit godt samarbeid med Vestskog.

Kopling mellom ny og gamal veg må ha fokus. I forhold til kulturmiljø må utfordringar vurderast på detaljnivå, når ein er komen eit stykke på veg med planarbeidet.

Friluftsliv:

Området er lite brukt som turområde.

Aktivitet:

Området ligg usentralt, men etableringar her er forventa å vera ikkje-arbeidsintensive, og lite kundeintensive, og vert vurdert å ikkje koma i strid med Senterplanen.

Akvakultur:

Sjøområda er avsett til akvakultur. Endring av føremål er naudsynt, men vart ikkje vurdert som konfliktfyllt.

Planavgrensing:

Planområdet må omfatta både land og sjø. Planområdet må vera vesentleg større enn dei areal som er tenkt utbygd/ utnytta.

Veg:

Trong for utbetring av eksisterande tilkomstveg må vurderast. Er det tong for tiltak må det vurderast å ta aktuelle område langs vegen inn i planområdet.

Klimaverknader:

Planomtalen bør fokusera på klimaverknader av planen, og leggja til grunn regional klimaplan. Reduksjon av transport og bruk av tre som klimatiltak vart fokusert.

Avslutning

Fylkesmannen og fylkeskommunen inviterer kommunen til å ta kontakt om det er ønskjeleg, for å få avklaringar og ha dialog i planprosessen.

Ordførar Atle Kvåle takka for møtet som han vurderte som konstruktivt.

