



## Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
18/20	Nordreisa formannskap	15.04.2020

### Forslag til nytt havneprosjekt i Sørkjosen

#### Saksprotokoll i Nordreisa formannskap - 15.04.2020

#### Behandling:

Innstillingen enstemmig vedtatt.

#### Vedtak:

- Nordreisa kommune ønsker et nytt havneprosjekt igangsatt med sikte på å gjøre Sørkjosen til en funksjonell utskipningshavn for tømmer og andre varer.
- Nordreisa kommune erkjenner at prosjektet for å tilrettelegge for ny industri kai i Bakkeby ikke lenger er en aktuelle satsning.
- Nordreisa kommune søker fylkeskommunens om omdisponering av tilsagn om tilskudd på kr. 5 mill. til industri kai i Bakkeby, til det nye kai prosjektet i Sørkjosen.

#### Kommunedirektørens innstilling

- Nordreisa kommune ønsker et nytt havneprosjekt igangsatt med sikte på å gjøre Sørkjosen til en funksjonell utskipningshavn for tømmer og andre varer.
- Nordreisa kommune erkjenner at prosjektet for å tilrettelegge for ny industri kai i Bakkeby ikke lenger er en aktuelle satsning.
- Nordreisa kommune søker fylkeskommunens om omdisponering av tilsagn om tilskudd på kr. 5 mill. til industri kai i Bakkeby, til det nye kai prosjektet i Sørkjosen.

#### Saksopplysninger

Nordreisa kommune søkte i april 2019 om midler fra fylkeskommunen til bygging av kai i Bakkeby og fikk innvilget 5 millioner.

Arbeidet med prosjektet pågikk utover høsten og vinteren, men måtte tilslutt skrinlegges pga av dårlig og usikre grunnforhold.

Det ble i 2014 søkt om midler fra Landbruksdirektoratet til flerbrukskai. Det ble da søkt om midler til Hjellnes. Dette prosjektet er pr nå lagt på is. Flerbrukskaia viste seg å være et prosjekt som vanskelig lot seg realisere av flere årsaker. Flerbrukskaia var knyttet til et tiltenkt industriområde som skulle dekke satsing tilknyttet olje- og laksenæringen. Utbygging for

laksenæringa har store begrensninger siden Reisafjorden er en nasjonal laksefjord. Oljenæringa har valgt sjøbaserte løsninger, noe som gjør at behovet for landbaserte løsninger ble borte

Statskog ønsker å komme i gang med tynning av furuskogen i Reisadalen, men er helt avhengig av avsetning for å kunne gjøre det. Det er snakk om så store kvanta at f.eks bioenergianlegget på Storslett ikke har kapasitet til å ta unna dette volumet. Transport med tømmerbil over lange avstander blir for dyrt og eneste mulighet er å frakte tømmeret med båt.

Statskog har på den bakgrunn bidratt mye med å utforme denne søknaden.

Kort oppsummert så søkes det om bygging av 40 meter ny kaifront og mudring av innseilinga til havna. For å gi noe mer rom foreslås det å rive butikkdelen der FK er i dag når de flytter inn i nye lokaler. (En må ikke gjøre dette, men det vil gi litt bedre plass innenfor kaia.)

Kostnadsoverslaget er på kr 18,2 millioner og det søkes Landbruksdirektoratet om kr 12,1 million. Videre ønsker kommunen å søke fylkeskommunen om omdisponering av de 5 millionene som ble bevilget til Bakkeby. En ser også på muligheten for å søke Kystverket på nytt.

Søknadsfrist for et skisseprosjekt til Landbruksdirektoratet er 15.april. Hvis prosjektet blir prioritert må det leveres mer detaljert søknad innen 15.august.

## **Vurdering**

Havna i Sørkjosen er gammel, trang og trenger en oppgradering. Den er også så grunn at en må være godt kjent for å kunne legge til med større båter.

Nordreisa har store skogressurser og spesielt furuskogen i Reisadalen har arealer som har behov for tynning. Skal en få avsetning på dette virket er båttransport ut eneste alternativ. Tømmerkaia er også tenkt brukt for utskipping av tømmer fra nabokommune og inngår i en strategi om å bygge ut tømmerkaier lang hele kysten.

En slik utbygging vil også bety en lagt bedre kai for andre næringer som benytter kaia i dag og ellers for nye brukere.

Dette er et svært viktig initiativ, som kan få store ringvirkninger for havneaktiviteten i Sørkjosen og for næringsaktivitet i Nordreisa. Kommunedirektøren anbefaler derfor at skissesøknaden sendes inn slik den foreligger.

## Tømmerkai i Sørkjosen-Nordreisa kommune

### Oversikt over skogressurser og skogvegnettet for Kvænangen, Nordreisa, Kåfjord og Storfjord kommune.

Region Nord Troms består av flere kommuner, men her beskrives de kommunene som regnes inn i dekningsområde for ei framtidig tømmerkai i Sørkjosen.

#### Skogressursene

Det beste tallgrunnlaget vi har for fylket i sin helhet er tallene fra Landskogtakseringa. I Nord Troms er det ingen kommuner som har heldekkende skogbruksplaner - det er kun enkeltplaner eller områdetakster.

Skogarealet i Nord Troms omfatter ca. 90 % lauvtredominert skog, der 80 % er lauvskog med mer enn 70 % andel bjørk. Andelen lauvtredominert skog i Nord Troms er tre ganger så høy som landsgjennomsnittet, og det er særlig andelen bjørkeskog som er høy. Av bjørkeskogen viser, landskogtakseringen til at 80 % er hogstmoden. Lauvskogområdene har i hovedsak middels bonitet. Furumoene består for det meste av lave og midlere bonitet, og arealene med granskog er hovedsakelig på G14.

Grandominert skog utgjør 4 % av skogarealet, mens 6 % er furudominert skog. For de fire kommunene er arealene for furu og gran i h. kl. 3 og 4 dominerende, hvorav en stor del har tynningspotensiale. Jamfør Landskogtakseringsrapporten for Troms 02/2012 finnes det ingen sikre tall for sagtømmerandelen for gran -og furuvolumene i Troms. Erfaringsmessig vil en hogstmoden skog gi 50 % sagtømmerandel for furu og 65 % for gran. Sagtømmerandelen fra tynninger ligger på rundt 10 %.

Det meste av areal og volum for gran og furu er som tidligere nevnt i hogstklasse 3 og 4. Hoveddelen av volumene som kan hentes av gran og furu (jf. balansekvantumsprognoser) vil dermed være fra tynninger. Grunnen til at en stor andel furuskog er i samme aldersklasse er mye 2. verdenskrig. Behovet for virke under krigen var veldig stort, eksempelvis til brensel til de mange fangeleirene i regionen, og tunell over Kvænangsfjellet. Perioden etter krigen med gjenreisninga, gjorde også sitt innhogg i dagens hogstklasseinndeling. Betydningen av tynning i denne regionen, sammen med Finnmark, er kanskje ekstra viktig. Med tynning kan vi bedre "få tilbake" en normalfordeling av hogstklasseinndelingen (fordelt på areal og kubikk) på lengre sikt. Perioden med skogreising i Nord-Troms gir i løpet av en 25 års periode tynningspotensiale, også i granskogen.

Tall fra Landskogtakseringen viser at Storfjord kommune har 125 000 daa produktiv skog, Kåfjord 90.000 daa, Nordreisa 250 000 daa, og Kvænangen kommune med 165 000 daa produktiv skog.

Tabell 1. viser beregnet volum ut fra produktivt skogareal og beregnet økonomisk drivbart volum. Økonomisk drivbar skog i verneområdene er ikke inkludert i tabellen.

**Tab.1**

KOMMUNE	Beregna volum ift. produktivt areal (m/b)	Økonomisk drivbart – m <sup>3</sup>
Storfjord	636 000	350 000
Kåfjord	453 000	155 000
Nordreisa	1 260 000	650 000
Kvænangen	830 000	350 000
<b>SUM</b>	<b>3 179 000</b>	<b>1 505 000</b>

Med bakgrunn i tall fra tiltaksplanene, med grunnlag fra landskogtakseringen, og fra skogbruksplaner, vurderes potensiale for tynningsuttak til å være på om lag 90 000 fm<sup>3</sup> for Nord Troms. For volum fra sluttavvirkning viser beregningene 110 000 fm<sup>3</sup>. Realistisk volum fra tynninger og sluttavvirkning, som sokner til kaia i Sørkjosen, er mellom 200 – 250 000 fm<sup>3</sup> de neste 25 årene. De store ressursene av lauvskog er ikke beregnet med her. Med dagens rammebetingelser er ikke massevirke lauv lønnsomt å frakte til kai og videre på båt. Dersom det grønne skiftet også gjør lauvskogen i Nord Troms mer aktuell, vil den også finne veien over kai med tiden.

#### Driftsforhold

Eldre furu -og furudominert skog har en hellingsprosent på 18 og driftsveilengde 620 m. Furu i h. kl III har i snitt en hellingsprosent på 12 og driftsveilengde på 560 m. For lauvskog- og lauvdominert skog er hellingsprosenten på 27 og driftsveilengden omlag 1100 m.

Tabell 2 viser dekningsområde og volum for hovedplan skogsbilveg (Kilden).

**Tab.2**

KOMMUNE	Dekning-område daa.	Volum, m <sup>3</sup>	Skogsbilvei. V. kl 3. m	Traktorvei. V. kl 7-8. m
Storfjord	20 148	71 095	22 779	24 000
Kåfjord	15 594	59 811	3 407	42 400
Nordreisa	39 790	130 874	60 963	110 000
Kvænangen	31 085	52 161	7 838	38 330
<b>SUM</b>	<b>106 617</b>	<b>313 941</b>	<b>94 987</b>	<b>214 730</b>

Troms er det fylket som totalt sett har størst behov for bygging av nye skogsbilveier, ombygging av skogsveier og bygging av nye traktorveier, jf. Melding om Kystskogbruket 2015. Behovet for en bedre

veidekning gjelder også Nord Troms. Fremtidig behov for vegbygging er i hovedplan vei beregnet til 125 – 130 km totalt, fordelt på disse fire kommunene. Samlet investeringsbehov vil ligge på rundt 40 millioner og løse ut 150 - 200 000 fm<sup>3</sup>.

## Avsetning

Det meste av avsetningen i dag er massevirke til ved, fjernvarme- og industriflis. Det var en del lokale sagbruk i drift tidligere, og noen av de drives enda sporadisk.

Innenfor dekningsområdet for kaia i Sørkjosen, er det et flisfyringsanlegg på Storslett i Nordreisa, drevet av Norsk Bioenergi. Det er et behov for 2 500-3 000 fast kubikk i året. Norsk Bioenergi har drevet anlegget siden høsten 2018 og leverer varme til kommunale bygg som Sonjatun Helsesenter.

Massevirke er også etterspurt av bl.a. Finnfjord smelteverk og større biovarmekunder (Forsvarsbygg) i Indre Troms. Smelteverket mottar ikke tilstrekkelige mengder lokalt, slik at supplering kommer via båttransport. Finnfjord smelteverk melder at de har behov for mer industriflis i årene som kommer. Leverandører av flis til fjernvarme har også fått massevirkeleveranse via båt til Finnfjord, som en buffer og sikring av nok råstoff.

Sett nordfra, ang. frakt av tømmer på bil til Smelteverket i Finnfjordbotn, eller til utskipping fra tømmerkaia der, går det en «økonomisk smertegrense» ved Storfjord kommune. For lengre avstander enn det, lønner det seg å frakte tømmer på båt. Med ei tømmerkai i Nordreisa kommune, er regionen sikret avsetning. Nord-Troms vil også bli en del av kai nettverket langs kysten, med mulighet for leveranse til industri- og smelteverkfis til Midt-Troms og Sørfold, eventuelt tømmer også videre sørover.

De siste 10-15 årene har skogavvirkningen i Nord Troms vært lav på grunn av flere faktorer:

- Tilgjengelighet: mye av skogen i Nord Troms står i terreng som krever skogsveg for at hogst skal være lønnsomt. De siste fem årene er flere godkjente veganlegg blitt ferdigstilt, spesielt i Nordreisa og Kåfjord kommune. Det er i hovedsak traktor veg i v. kl 7 som bygges.
- Avstand: tradisjonelt i Nord-Troms har avvirkning i de siste årene vært vedproduksjon til eget bruk og noe for salg. Etterspørsel på ved varierer fra år til år og transportavstand til kunde har betydning for hvor det avvirkkes. Sist det ble tynnet og hogd sagtømmer gikk det på båt sørover. Avsetning av større omfang finnes i Indre Troms - fjernvarme og industriflis, og industriflis til Sørfold i Salten.
- Generasjonsskifte: nye gårdbrukere har ikke samme kunnskap om skogen, og ser ikke potensiale for biinntekt i like stor grad, som forrige generasjon.

En tømmerkai i Nord Troms vil knytte regionen sammen med resten av skogbruksaktiviteten i Troms og Salten, og vil øke aktiviteten i skogen betydelig.

31. mars 2020

Elisabeth Torstad

Skogbrukssjef

Nordreisa Kommune

3/4/2020

## STØTTE TIL UTBYGGING AV TØMMERKAI I SØRKJOSEN


ALLSKOG er kjent med at Nordreisa har planer for utvidelse av sin kai i Sørkjosen, med formål om å bruke den som tømmerkai, og at kommunen i denne forbindelse søker Landbruksdirektoratet om medfinansiering i form av tømmerkaimidler.

ALLSKOG forsyner i dag Elkem Salten i Sørfold med treflis til silisiumproduksjon. ALLSKOG har investert i et stasjonært flisingsanlegg i tilknytning til smelteverket. Vi er avhengige av å forsyne flisingsanlegget med over 100.000 fm<sup>3</sup> rundvirke for å fylle kontrakten med Elkem. Vi er avhengige av forsyning fra alle skogområder nord for Saltfjellet. De geografiske avstandene er store, og dette fører til høye transportkostnader. Konsekvensene for skogeierne, skognæringa og samfunnet er tap av store verdier om ikke transportkostnadene reduseres.

I dag er nærmeste alternativ for utskipping av tømmer fra Nordreisa i Finnfjordbotn, som ligger 23 mil unna den prosjekterte kaia i Sørkjosen. Med en rasjonell tømmerkai i Sørkjosen, vil det bli mer lønnsomt å transportere tømmer volum ut fra Nordreisa og kommunene som ligger inntil. Tenkt nedslagsfelt til kaia er skogkommunene i Nord-Troms, med en maksimal avstand til kaia på 11 mil. Kaiprosjektet vil føre til stor reduksjon av biltransport, med de lønnsomhetsgevinster og de miljøgevinster dette innebærer. I tillegg vil det åpne for hogst i skogområder som fram til nå ikke har vært økonomisk drivbare.

Investeringene som gjøres på ny kai i Sørkjosen vil bidra til en mer kostnadseffektiv tømmertransport for aktørene i hele verdikjeden.

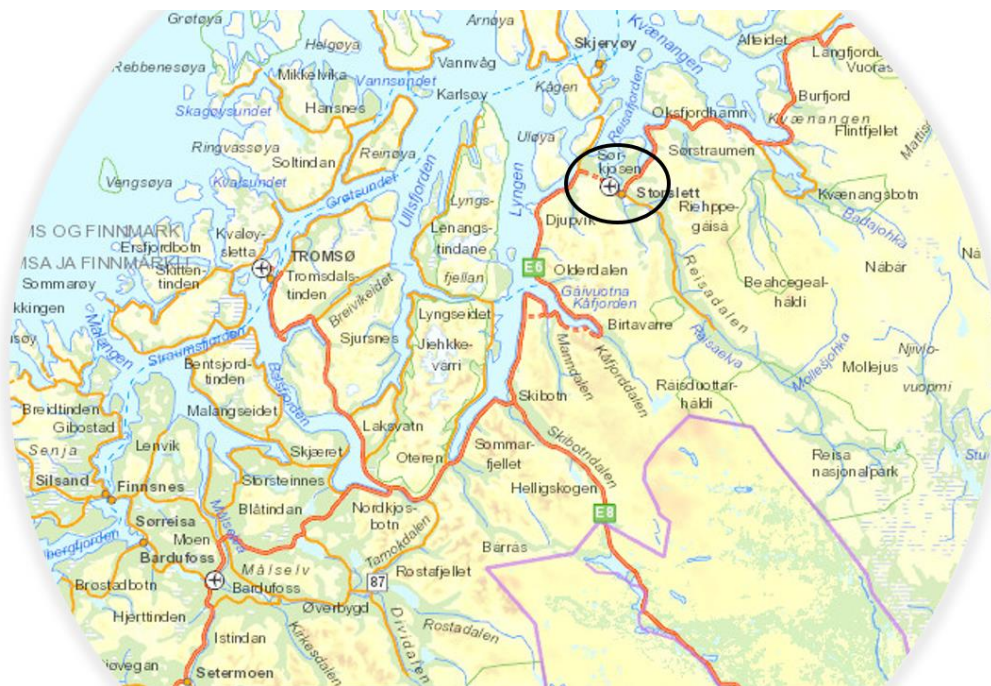
Med vennlig hilsen

  
Snorre Furberg  
adm direktør





# Skissesøknad for kai- og tømmerterminal i Sørkjosen Nordreisa kommune Troms og Finnmark 2020



**Nordreisa  
kommune**

Postadresse:  
Postboks 174  
9156 Storslett  
E-post: [postmottak@nordreisa.kommune.no](mailto:postmottak@nordreisa.kommune.no)

Besøksadresse:  
Sentrum 17  
[www.nordreisa.kommune.no](http://www.nordreisa.kommune.no)

Telefon: 77 58 80 00  
Telefaks: 77 77 07 01

Bankkonto: 4740 05 03954  
Organisasjonsnr: 943 350 833

## **Innholdsfortegnelse**

1. Bakgrunn. ....	2
2. Eierforhold og samarbeid. ....	3
3. Tømmervolumene. ....	4
4. Tømmertransport og veistandard. ....	5
5. Adkomsten og lagermulighetene på kaien. ....	6
6. Dybdeforhold og tekniske krav. ....	7
7. Kostnadsanslag. ....	8
8. Finansieringsplan. ....	9
9. Drift- og vedlikeholdsansvaret. ....	9
10. Rettigheter. ....	9



# 1. Bakgrunn.

I forbindelse med tilskudd til kai- og tømmerterminaler i 2020, søker Nordreisa kommune om tilskudd til utbedring av kai- og tømmerterminal i Sørkjosen, Nordreisa kommune.

Melding om kystskogbruket 2008 la grunnlag for et bredt samarbeid i verdikjeden. Meldingen tydeliggjorde også at det store potensialet i kystskogbruket ikke ble hentet ut, samtidig som industrien manglet råstoff. Melding om kystskogbruket 2015 har mål om en firedobling av verdiskapinga i kystskogbruket fram til 2045. Kystskogens karbonlager skal økes og trevirke skal i økende grad erstatte mindre klimavennlige materialer og energikilder.

For å nå målene i både Kystskogmeldingen og Skog 22 må blant annet god infrastruktur være på plass. Dette er også forankret i Meld. St. 6 (2016-2017) Verdier i vekst.

I SINTEF rapport om transport av skogsvirke i kyststrøk ble Kåfjord kommune utpekt som mest aktuelt sted for lokalisering av tømmerkai for Nord-Troms regionen. Med tanke på lokaliseringen av skogressursene så er ei tømmerkai i Nordreisa en bedre plassering.

Tall fra Landskogtakseringen viser at Storfjord kommune har 125 000 daa produktiv skog og Kåfjord 90.000 daa (begge sør for Nordreisa). I Nordreisa kommune er det 250 000 daa produktiv skog, og Kvæningen kommune, nord for Nordreisa, med 165 000 daa produktiv skog.

Det er tidligere søkt om tilskudd til ei flerbrukskai på Hjellnes i Nordreisa i 2014. Dette prosjektet er pr nå lagt på is. Flerbrukskaia viste seg å være et prosjekt som vanskelig lot seg realisere av flere årsaker. Flerbrukskaia var knyttet til et tiltenkt industriområde som skulle dekke satsing tilknyttet olje- og laksenæringa. Utbygging for laksenæringa har store begrensninger siden Reisafjorden er en nasjonal laksefjord. Oljenæringa har valgt sjøbaserte løsninger, noe som gjør at behovet for landbaserte løsninger ble borte. Det tiltenkte industriområdet ble heller ikke godt mottatt av grunneierne på Hjellnes. De økonomiske investeringene som krevdes til et slikt prosjekt var også medvirkende årsak.

Nordreisa kommune ønsker å legge til rette for økt næringsaktivitet i skogen, og tømmertransport via sjøveien. Kaianlegget i Sørkjosen har tidligere vært brukt til tømmertransport, men tilfredsstillende ikke dagens krav. Kaifronten er for kort til å lagre tømmer på, og dybdeforholdene er noe grunne. I dag går det annet gods over kaia, og ved en utbedring vil det også være plass til tømmertransport i Sørkjosen. Nordreisa kommune og skognæringa i regionen ser utbedring av Sørkjosen kai som eneste realistiske prosjekt, etter at flerbrukskaia på Hjellnes ikke ble mulig å realisere.



Bildet viser plassering av omsøkt kai Sørkjosen (1) i forhold til beliggenhet til tidligere omsøkt flerbrukskai og Hjøllnes (2).

## 2. Eierforhold og samarbeid.

Sørkjosen kai ligger rett ved E6 i Sørkjosen og eies av Nordreisa kommune. Nordreisa kommune eier også molo vest for kaianlegget. Ved en utbedring av kaia vil Nordreisa kommune fortsatt eie hele kaianlegget (gårds- og bruksnummer 47/137), med areal for baklager/tømmerterminal inkludert (se figur 2).

Felleskjøpet og Nordreisa kommune har en avtale om at det er Felleskjøpet som administrerer logistikk og gods over kaia. Felleskjøpet gjør registreringer av lasting/lossing av gods, skriver oppgaver og melder til kommunen, som fakturerer transportør for den mengden som føres over kai.

Ved en forbedring og utvidelse av dagens kai er det flere aktører i Nord-Troms som vil ha nytte av kaianlegget. Lokale bedrifter som i dag bruker Sørkjosen kai, og som har behov for en større kaifront, for periodisk lagring, utskipping og i landførsel av gods er:

- Felleskjøpet (lokalisert med et næringsbygg ved kaia): varer og materiell.
- Sjøtransport (lokalisert med to næringsbygg ved kaia): forsyning til havbruk og mellomlager for videre transport, samt annet gods. Sekk og palle.
- Avinor - Sørkjosen flyplass: strøsand og grus.
- Bedrifter innen anleggsarbeid: asfalt og grus til veiprojekter og materiell til linjebygging/annet anlegg.
- Bedrifter innen bygg og anlegg: trelast og byggevarer.
- Skog- og jordbruksnæringa: tømmer, varer og gods.
- Flere rederi og aktører langs kysten kan ikke bruke Sørkjosen i dag siden det er for grunt ved kaia. Ved en utbedring av kaiareal og mudring kan man regne med flere anløp til kai, og mer transport over fra vei til kjø, enn det vi har i dag.



Nordreisa kommune eier i dag kaianlegg og molo, samt baklager. Nordreisa kommune (gårds- og bruks nr. 47/137) vil også stå som eier etter en utvidelse og forbedring av anlegget.

### 3. Tømmervolumene

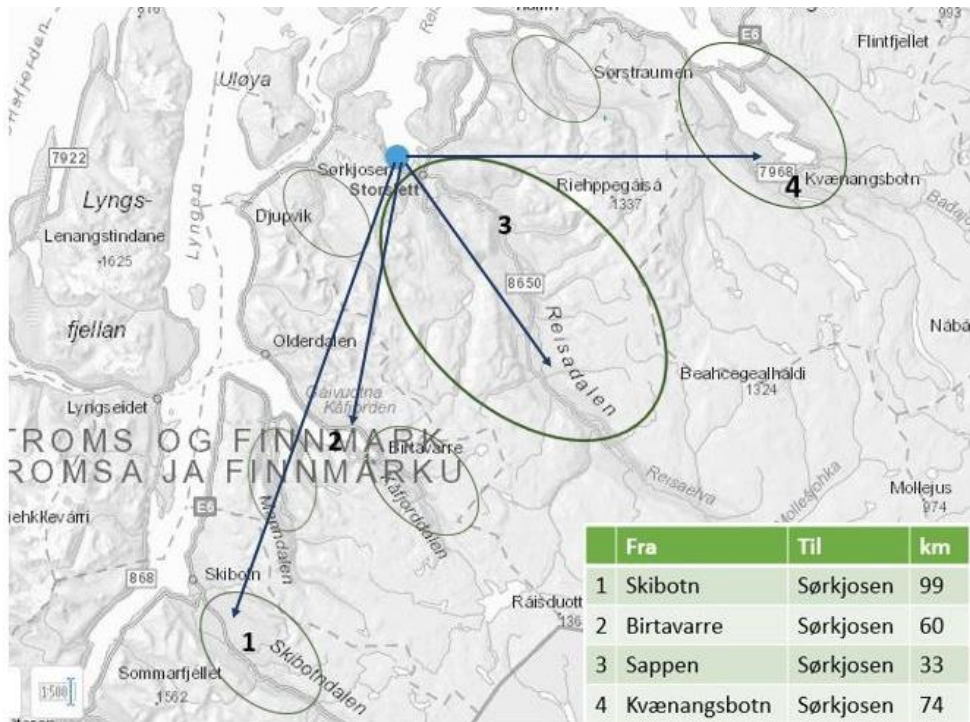
Nedslagsfeltet til Sørkjosen kai vil være nabokommunene til Nordreisa, Kvænangen og Kåfjord, samt Storfjord kommune.

Skogområdene i Nord-Troms består hovedsakelig av lettdrevne furumoer og tilgjengelige lier, med lauv og blandingsskog. I liene er det også plantet noe gran. Hva som er økonomisk drivbart av det produktive skogarealet, varierer noe mellom kommunene i regionen, men i snitt ligger det på rundt 50 prosent.

Det er beregnet et volum på 200 - 250 000 m<sup>3</sup> i nærmeste 25-årsperiode der nesten halvparten er tynningsvirke. Skogen i store deler av Skibotndalen, Reisadalen og i Kvænangsbotn er i hogstklasse III etter store hogster under kriger og i gjenreisningsperioden. Grana fra skogreisningsperioden har og tynningspotensiale i årene som kommer.

Massevirke er etterspurt av bl.a. Finnfjord smelteverk og biovarmekunder (Forsvarsbygg i Indre Troms). Virke til industriflis er også aktuelt og levere til Salten verk i Sørfold. Transport av virke på bil sørover stopper seg selv i Storfjord. Der går en «økonomisk smertegrense». For lengre avstander enn det, lønner det seg å frakte tømmer på båt.

Se vedlegg fra Skogbrukssjefen i Nord Troms om skogressurser, driftsforhold og avsetning.



Bildet viser kjøreavstander fra skogområdene i de fire kommunene som sokner til kaia i Sørkjosen.

## 4. Tømmertransport og veistandard

Ferdselsåren inn til Sørkjosen kai er E6. Fra E6 og 220 meter inn til kaiområdet er det en kommunal vei på BKT 8 32 t. Nordreisa kommune jobber med en omlegging av tilkomst til kaia, og vurderer tiltak for denne veistrekningen til oppskrivning i veilista. For tilkomst nordfra er brua på E6 over Reisaelva en flaskehals. E6 nord og sør for brua har 60 t totalvekt, men brua har 50 t. I 2022 ligger det i planene å utbedre brua.

Fylkesveiene i Nord-Troms som sokner til E6, har for det meste BKT 10 og 50 t som standard. Noen veier har 60 t, mot BKT 8 32 t i andre enden av skalaen. I de mest skogrike områdene er det i hovedsak 50 t som gjelder.

Status for det kommunale veinettet er ikke fullstendig kartlagt, men her er det flaskehals som ellers langs kysten. Dette er en jobb som kan gjøres etter mal fra Sogn og Fjordane "Flaskehals for tømmertransport på kommunale veier" (2019), et prosjekt i regi av Kystskogbruket. Region Nord-Troms vil dra nytte av erfaringer, arbeidsmetodikk og prioritering i arbeidet framover.

Skogsveinettet er ikke ferdig utbygd. I områdene der det er bygd skogsvei på furumoene er det i hovedsak skogsbilveiklasse 3. Noen dalfører har en del traktorveier som kan oppgraderes til bilvei, samt behov for nybygging av lastelommer langs fylkesvei og nybygging av skogsbilveier. Hovedplan for vei viser et behov for om lag 130 km med skogsvei. Dette kan løse ut nye 150-200 000 fm<sup>3</sup>.

Forholdene for terrengtransport er gunstige. Lite bratt terreng og gode grunnforhold. I eldre furu- og lauvdominert skog er hellingsprosenten 18 og 27, for tynningsklar furuskog er hellingsprosenten 12, viser tall fra Landskogtakseringen. I regionen kan man enda regne med gode vinterforhold med tanke på driftsplanlegging.



## 5. Adkomsten og lagermulighetene på kaien

Dagens kai er en betongkai med 30 meters kaifront. Den har ikke tømmerstaker og nok lagringskapasitet på kaifront. Det er behov for en forlenging av kaifront og mudring for at kaia også skal fungere til tømmertransport.

Planlagt ny kai vil komme i forlengelse av dagens kai nordover. Det vil kreves litt utfylling og forlengelse av dagens betongkai. Dybdenivået ved kaifront er på 5 meter i dag. Det er behov for å mudre også der nytt kaiareal er tiltenkt. Kommunen fikk undersøkt kostnadene ved å mudre opp i 2019.

Ved det nye kaiarealet står et næringsbygg som i dag benyttes av Felleskjøpet. Felleskjøpet skal flytte butikken inn i ett annet næringsbygg de eier. Riving av den gamle Felleskjøpbutikken vil derfor frigjøre areal til logistikk og lagring av tømmer på det nye kaiarealet.

Det nye kaiarealet planlegges som en flerbrukskai, med 40 meters kaifront. Etter mudring vil det være 8 meters dybde, ved lav vannstand, og kaia vil ha anlegg for fleksible tømmerstaker. Ved å bruke dagens -og den planlagte kaifronten til tømmerlagring, vil det være plass til ca. 600 fm<sup>3</sup>, samtidig som det ikke stenger for annen lasting og lossing over kaia. Med en 10 m bred "passasje" til annet gods, er det ingen tidsbegrensing på hvor lenge tømmeret kan ligge på kaifront.

Tilkomst fra E6 er på kommunal vei og inn til kaiareal, med god plass til å snu tømmerbil og legge opp tømmer i lunner. 12,1Båtene som går langs kysten i dag tar fra 1 100 fm<sup>3</sup> til 4 000 fm<sup>3</sup>. I tida båten ligger til kai må det kippes (95 m) fram til kaifront med tømmerbil og hjullaster med tømmerklo (3-5 fm<sup>3</sup>/tur). De største båtene har så lang rekkevidde på krana at en kan legge to lunner på kaifront.

Det tiltenkte kaiarealet ligger inne i kommunal arealplan og er i henhold til formålet.



Bildet viser dagens situasjonskart, med inntegna nytt kaiareal, veitilkomst, snuplass og baklager/tømmerterminal. Nr. 1 på bildet viser næringsbygg som skal rives for å gi bedre plass på kaiareal. Bildet er tatt under anleggsperioden for tunellarbeidet. Overskuddsmasser er kjørt bort og området er i dag planert.

## 6. Dybdeforhold og tekniske krav

Dagens kaianlegg består av ei betongkai, 30 meter kaifront, og ei trekai på 30 meter for fiskerimottak. Dybdeforholdene er på 5 meter. Vest for kaia er det bygd en molo på ca. 200 meter og tilrettelagt for småbåthavn.

Eksisterende betongkai ble bygd samtidig med resten av kaiområdet på slutten av 70-tallet. Den er jevnlig renovert og har status som godkjent ISPS havn. Betongkaia er fendret med lastebildekk og har fire pullerter, i tillegg en pullert sør for trekaia, og en nord for betongkaia.

Forlengelse med 40 m av dagens betongkai vil bygges etter krav til industrikai. Bæreevne på 40 kN/m<sup>2</sup> og 700 kN over en flate på 1 x 1 m. Tømmerkaia vil ha endestaker- og fleksible tømmerstaker. Kaia vil utstyres med fenderverk, pullerter, og stige. Det er behov for framføring av strøm til lyspunkt. Tiltent kai vil ha betongdekke og en dybde etter mudring på 8 meter.

Grunnundersøkelser i området for ny kai ble utført i forbindelse med raset i 2015 på E6 i Sørkjosen. Undersøkelsene viste at arealet nord for eksisterende kai ble funnet trygt, med stabil sandbunn.

Med eksisterende kai på 30 m, og tiltent ny kaifront på 40 m, vil en få ei funksjonell flerbrukskai. Endestaker og fleksible tømmerstaker gjør at annet gods kan lastes og losses, selv om det ligger tømmer på kaifront. Bæreevne og punktbelastning på eksisterende kai må undersøkes grundigere. En løsning er å ha kortere tømmerstaker for redusert vekt på den delen av kaifront. Mudring vil skje ved eksisterende og tiltent kai.

Sørkjosen havn ligger rett ved elvedelta til Reisaelva. Gjennom årenes løp har løsmasser fra elva, sammen med strøm fra sjøen, kommet inn i havnebassenget. Det jobbes med en vurdering av tiltak for å redusere sandvandringen inn i havnebassenget. Kostnadene med en sandfangermolo må ses opp mot alternativet som er vedlikeholds mudring og hva som vil være mest regningsvarende.



Bildet viser området for utfylling og ny kai (blå), området som skal mudres (rød) og vurdering av tiltak for å hindre sandvandring (gul pil). Kart med dybdepunkt og dybdekontur fra Kystinfo.no.

## 7. Kostnadsanslag

Kostnadsanslaget er jobbet fram ut fra kjent informasjon. Noen nærmere undersøkelser må til for en bedre nøyaktighet på kostnader for mudring, dersom noe av massene er forurenset og trenger spesialbehandling. Bæreevne på dagens kai må også vurderes nærmere. Dersom utfylling av nytt kaiareal, sammen med mudring, viser at det er behov for lengre peler, vil det fordyre kostnadene til forlengelse av kaia. Noe av denne usikkerheten er tatt med i kostnadsanslaget.

Sørkjosen kai ligger tett på utløpet til Reisaelva. Løsmasser fra elva, sammen med bølge- og sjøstrøm, er årsak til mudringsbehov. Det er lagt inn i kostnadsanslaget en vurdering av tiltak som kan hindre sandvandring. Kostnader til sandfangermolo må så settes opp mot kostnader til vedlikeholds mudring. Det er ikke mudret i havnebassenget siden bygging av kaianlegget for om lag 40 år siden, men tiltaket bør vurderes sammen med utvidelse og forbedring av kaia. Det vil også være kostnader knyttet til prosjektering, anbudsprosess og prosjektoppfølgning.

	Kostnadsoverslag 40 m kaifront	kr	skogbrukets andel kr
	<b>Grunnarbeid</b>		
1	Utfylling og plastring	350 000	350 000
2	Mudring	5 750 000	2 875 000
	<b>Kaianlegg</b>		
3	Rigg og drift	1 300 000	1 300 000
4	Graving forankringskonstruksjon	470 000	470 000
5	Pelearbeid	2 300 000	2 300 000
6	Betongarbeid	4 700 000	4 700 000
7	Pullere/fendring	550 000	550 000
8	Redningsutstyr/lys	120 000	120 000
9	<b>Vurdering av behov for kofferdam/sandfangermolo</b>	80 000	40 000
10	Kostnadsreserve 5%	850 000	850 000
11	Planlegging, prosjektering, søknad, konkurransegrunnlag, geoteknikk	1 400 000	1 400 000
12	Riving av næringsbygg	330 000	165 000
	<b>SUM kostnadsoverslag kai</b>	<b>18 200 000</b>	<b>15 120 000</b>

Skogbrukets andel av prosjekt flerbrukskai i Sørkjosen vil være knyttet til postene (1), (2) mudring 50 %, kaianlegg (3-8), vurdering av sandfangermolo (9) 50 %, (10) og (11).



## 8. Finansieringsplan

Sørkjosen kai vil fortsatt driftes av Nordreisa kommune etter en mudring og utbygging. Dagens aktører og nye aktører, som frakter gods over kai, vil bidra med årlige inntekter til kommunen. Tilskudd, egenandel og årlige inntekter vil dekke kostnadene.

<b>Prosjektkostnader</b>	<b>18 200 000</b>
Tilskudd fra L.dir. 80 % av skogbrukets andel	12 100 000
Tilskudd fra Troms og Finnmark fylkeskommune	5 000 000
Kommunal egenandel	1 100 000
	<b>18 200 000</b>

Jamfør finansieringsplanen vil kommunen også søke til Troms og Finnmark fylkeskommune om midler til prosjektet. Det ble søkt om midler til mudring fra Kystverket i 2019, men søknaden nådde ikke opp. Med en mudring og utbygging av dagens kai vil det også komme flere aktører til som kan bidra til finansieringen av prosjektet med økte årlige inntekter til kaia.

## 9. Drift- og vedlikeholdsansvaret

Nordreisa kommune, og/eller den de har avtale med, vil ha ansvaret for drift og vedlikehold av kaianlegget. Drift og vedlikehold av tømmerkai ses i sammenheng med drift av dagens kai. Ny tømmerkai kan betjenes innenfor eksisterende avtale og bemanning, samt eksisterende maskinelt utstyr.

## 10. Rettigheter

Det er utarbeidet et utkast til avtale om bruksrett for skogbruket. Dersom det blir utbedring av Sørkjosen kai vil skogeierne bruksrett tinglyses så snart den er signert av partene.

Avtalen vil inneholde følgende:

- Nordreisa kommune erklærer at skogeierne i kommunene, på tinglysingspunktet, Storfjord, Kåfjord, Nordreisa og Kvænangen sikres en langsiktig og prioritert bruksrett til lagerareal og kaifront i Sørkjosen. Området med prioritert bruksrett er markert på kart og omfatter gårds- og bruksnummer 47/137.
- Med prioritert bruksrett er ment en varighet på minimum 25 år. Avtalen kan deretter reforhandles.
- Kaieier, eller den som styrer logistikk over kai, skal koordinere bruken av virkesterminal/baklager og kaianlegg mellom skogeiere og andre brukere. Skogeiere vil som regel engasjere tømmerkjøpere i regionen til omsetning og transport av virke.
- Nordreisa kommune har ansvar for forsikring, drift og vedlikehold av Sørkjosen kai, inkludert tilkomst på kommunal vei.

- Behov for bruk av baklager/tømmerterminal og kai må meldes inn med en måneds varsel til Nordreisa kommune, eller den som styrer logistikken over kai. Baklager/tømmerterminal kan også brukes til andre formål etter nærmere avtale med kommunen.
- Dersom det oppstår en prioritetskonflikt vil kommunen søke løsninger som ikke fører til forfordeling.
- Tilrettelegging og opprydding før og etter utskiping av skogsvirke, eventuelt flis, foretas av det selskap som til enhver tid nytter baklager/tømmerterminal og kai.
- Kostnad med bruken av kai og baklager/tømmerterminal av skogeiere, men sine tømmerkjøpere/-selgere av skogsvirke, vil betegnes etter "lav sats". Med lav sats menes en sats som tar hensyn til at det er bevilget offentlige midler til tømmerkai i Sørkjosen.