

Skogsveiprosjektet i Kystskogbruket 2009-2012

Sluttrapport



INNHold

	Sidetall
Sammendrag	3
1. Bakgrunn	6
2. Registrering av eksisterende skogsbilveier i den norske veidatabasen (NVDB).....	7
3. Planlegging av fremtidige skogsbilveier	9
4. Utarbeiding av hovedplan som politisk «sektorplan» i kommunene	10
5. Et skogsveiprogram for kystfylkene	12
6. Kompetansehevende tiltak	14
7. Virkesterminaler ved sjø	16
8. Annet arbeid	19
8.1 Ulike foredrag og orienteringer	19
8.2 Nyheter på nettsiden og via epost	20
9. Økonomi, budsjett og rekneskap	20
10. Dokumentasjon	21
10.1 Statusrapporter hovedplan (vedlegg 1)	21
10.2 Statusrapporter virkesterminal (vedlegg 2)	21
10.3 Møter og dokumentlogg (vedlegg 3)	22
10.4 Mappe med foredrag, referater, maler (vedlegg 4)	22

Forsidebilde;

Øverst t.v. og t.h.; Ullensvang i Hordaland

Midten t.v.; Vegplanleggersamling i Os. november 2012

Midten t.h.; Tidligere fylkesskogmester i Nordland, Gjermund Pettersen

Under t.v. Fra Ørstaterminalen i Møre og Romsdal

Under t.h.; Selbu i Sør Trøndelag

Alle foto i rapporten; Helge Kårstad

Sammendrag

Skogsindustrien stilte for noen år siden spørsmålet: «Hvor står fremtidige og arealmessig tilgjengelige skogressurser langs kysten og hvor mye er dette?» Melding om Kystskogbruket (2008) prioriterte et eget prosjekt, det såkalte «skogsveiprojektet» for blant annet å finne svar på dette.

Helge Kårstad (heretter prosjektleder) ble ansatt i et 3-årig fellesprosjekt av fylkesmannsgruppen i Kystskogbruket (heretter fylkesmannsgruppen).

Mål for prosjektet var å «sikre utbygging av et tjenlig veinett»;

- 1. Samordne hovedplanarbeidet i de enkelte fylker*
- 2. Utvikle et skogsvegprogram for kystfylkene*
- 3. Sikre kompetanseheving og kvalitet i gjennomføringen av hovedplanarbeidet*

Hovedplanene for skogsveger skal utarbeides av kommunene og fylkesmennene skal bistå kommunene i dette arbeidet. Dette er en stor oppgave og fylkesmennene ønsket derfor å organisere en felles oppfølging gjennom vegprosjektet for å utvikle en felles mal, og sikre kompetanseoverføring og erfaringsutveksling.

Prosjektleder har i årene 2009, 2010 og 2011 rapportert til en egen prosjektgruppe under ledelse av fylkesskogsjef Kjersti Kinderås. Styringsgruppe har hele tiden vært fylkesmannsgruppen i Kystskogbruket. I 2012 har prosjektleder rapportert direkte til fylkesmannsgruppen v/ fylkesskogsjef Harald Nymoen.

Arbeidet med hovedplanene for skogsveier ble i utgangspunktet delt opp i tre faser; først en kartregistrering av eksisterende skogsveier (fase 1), deretter planlegging av nye skogsbilveier med tilhørende virkesressurser (hovedplan, fase 2) og videre fremlegging av planen for politisk behandling i kommunen, - da som en temaplan eller sektorplan (fase 3). Resultatene av hovedplanarbeidet skulle sammenstilles for fylkene og materialet brukes i utarbeidelsen av et skogsveiprogram.

Sommeren 2012 bestemte styringsgruppa for fylkeskommunene i Kystskogbruket at skogsveiprogrammet skulle erstattes av et eget infrastrukturprogram.

Videre vedtok de, ettersom Skognæringa Kyst nå var etablert, å be næringa selv ta ansvaret for å utarbeide et slikt program. Dette medførte endringer i forutsetningene i skogsveiprojektet.

Skognæringa Kyst engasjerte Skogbrukets Kursinstitutt sommeren 2012 til å utarbeide et forprosjekt for et infrastrukturprogram. Det ble nedsatt en arbeidsgruppe og prosjektleder har deltatt i denne. Dette arbeidet er ikke avsluttet pr. 31.12.12.

Generelt sett er resultatene i prosjektperioden svært gode, mange og i tråd med målsettingen. Det er utviklet og utprøvd en prosess og en metodikk for hovedplanarbeidet helt fra registrering av eksisterende veier til en fullstendig temaplan for skogsveier til kommunal behandling. Det er i samarbeid med Kartverket utviklet maler for digital registrering av

veiene. Skog og Landskap har deltatt i å fremskaffe virkesdata og utvikle et dataprogram som kopler tilgjengelige virkesdata til planlagte veier.

Spesielt er resultatene;

- Fase 1; 108 kommuner eller ca. 50 % av alle skogkommuner i kystskogfylkene har ajourført og registrert eksisterende skogsbilveger i Nasjonal vegdatabank (NVDB).
- Fase 2; 132 kommuner (64 %) har tegnet inn og digitalisert fremtidige skogsbilveger på ajourførte kart.
I fylkene Vest Agder, Møre og Romsdal, Nordland og Troms gjenstår en god del arbeid, i de resterende fylker er det meste av dette arbeidet ferdig.
- Fase 3; Utarbeiding av hovedplaner for politisk behandling i kommunene (temaplan) er så vidt startet opp i kommuner i Hordaland, Sogn og Fjordane, Sør Trøndelag og Nord Trøndelag. I de andre fylkene er arbeidet ikke startet opp.

Det vil være nødvendig med en videre prioritering av dette arbeidet i flere fylker for å få gjennomført målsettingen om hovedplaner/ temaplaner i alle viktige skogkommuner i kystskogfylkene. Det er også behov for noe utviklingsarbeid fordi metoden for å beregne virkeressurser innenfor dekningsområder til planlagte skogsveger ikke er fullgod i skogreisingsområder.

Forutsatt en god fremdrift kan en legge til grunn at alt arbeidet, inkludert produksjon av temaplaner kan gjennomføres i alle skogkommuner i kystskogfylker (totalt 207 kommuner) i løpet av 2013 og 2014.

Et av målene i prosjektet var å sikre kompetanseheving og kvalitet i gjennomføringen av hovedplanarbeidet. For å oppnå dette ble det m.a. gjennomført 2 samlinger med vekt på hovedplanlegging, dvs. i Fana (vår 2010) og Bergen (vår 2011) og 2 samlinger med hovedvekt på veiplanlegging, dvs. på Værnes (vår 2012) og i Os (høst 2012). De 2 første var i regi av Kystskogbruket, - den tredje i et samarbeid med Midtnorsk Skog- og Tresenter og den siste i samarbeid med Hordaland fylkeskommune.

Prosjektet fikk like etter oppstart oppfordring fra skognæringen om å se nærmere på virkesterminaler ved sjø (tømmerkaier) fordi disse har blitt en flaskehals i vegnettet fra skog til industri. Fylkesmannsgruppen og prosjektgruppen for skogsvegprosjektet sluttet seg til en plan for å se nærmere på dette, prosjektleder utarbeidet en kravspesifikasjon og arbeidet ble lyst ut som en åpen anbudskonkurranse. Sintef fikk oppdraget sommeren 2010 og arbeidet ble slutført 10. november 2011. Rapporten ble overlevert statsråd Lars Peder Brekk i Landbruks- og matdepartementet 29. november 2011 og fikk stor oppmerksomhet.

I revidert statsbudsjett 2012 ble det bevilget 25 millioner kroner til virkesterminaler ved sjø. Statens Landbruksforvaltning ønsket en dialog med Kystskogbruket/ Skognæringa Kyst for å få frem gode søknader og med frist 1. november 2012.

Det kom inn 14 søknader som utgjorde et samlet investeringsbehov på 120 millioner kroner

og et forventet årlig transportkvantum på 800 000 kubikkmeter.

21. desember 2012 offentliggjorde Statens Landbruksforvaltning at 5 av søknadene var prioritert for videre prosjektering og utarbeiding fullstendig søknad og finansieringsplan innen 1. mars 2013. Dette gjelder virkesterminaler ved sjø i Mosjøen, Skodje, Sogndal, Lindås og Mandal. Det er da en forutsetning at ferdig utbygging skal skje innen utgangen av 2014.

I vedlegg 1 og 2 fins alle statusrapporter som er lagt frem for prosjektgruppen og styringsgruppen/ fylkesmannsgruppen i hele prosjektperioden. Disse er arkivert i «dropboks» som vedlegg til denne rapporten under «dokumenter» på Kystskogbruket sin nettside. Prosjektleder har deltatt med orienteringer eller foredrag på et betydelig antall møter og tilstelninger langs kysten, inkludert arbeidsmøter anslagsvis ca. 100 i hele perioden. Alle foredrag og presentasjoner (PowerPoint) er registrert, se møtelogg i vedlegg 3 og tilsvarende arkivert i dropbox som vedlegg 4 til denne rapporten under «dokumenter» på Kystskogbruket sin nettside.

Prosjektleder har produsert 65 nyheter på nettsiden til Kystskogbruket (www.kystskogbruket.no) siden den ble startet opp høsten 2010.

Prosjektleder har sendt ut ca. 60 nyhetsmeldinger via epost til en kontaktgruppe som er utviklet i prosjektperioden.

Prosjektleder har organisert 4 veiplansamlinger og vært delansvarlig for samlingen med tema virkesterminaler ved sjø og eiendomsstruktur 1 -2 desember 2011 i Molde.

Prosjektet er i alle 4 år finansiert av fellesdelen av «kystskogmidlene». Det er hvert år produsert budsjett og regnskap som er fremlagt og godkjent av styringsgruppen og fylkesmannsgruppen. Regnskapsansvarlig ved Mære Landbruksskole har ført regnskapet.

Bygstad/ Molde 06.05.13

Helge Kårstad
Prosjektleder

Harald Nymo
Leder fylkesmannsgruppen

1. Bakgrunn for skogsveiprojektet

Skogindustrien langs kysten av Norge stilte for noen år siden spørsmålet: «Hvor står fremtidige og arealmessig tilgjengelige skogressurser langs kysten og hvor mye er dette?»

Melding om Kystskogbruket (2008) prioriterte et eget prosjekt for blant annet å finne svar på dette. Det var også sentralt i meldingen at effektive og godt planlagte skogsbilveier i kystskogbruket ville være helt avgjørende for å kunne skape bedre lønnsomhet for den enkelte skogeier, redusere transportkostnader til industrien og ikke minst bidra til bedre lønnsomhet i hele verdikjeden i skognæringen.

Mandatet i prosjektet var i utgangspunktet definert slik;

Sikre utbygging av et tjenlig vegnett;

1. Samordne hovedplanarbeidet i de enkelte fylker
2. Utvikle et skogsvegprogram for kystfylkene
3. Sikre kompetanseheving og kvalitet i gjennomføringen av hovedplanarbeidet (jfr. embetsoppdraget for Fylkesmannen)

Og videre;

«Prosjektlederens hovedoppgave vil være å utvikle et skogsbilveiprogram for kystfylkene og å koordinere/bistå fylkene i planarbeidet. Prosjektleder skal også bidra til kompetanseheving innen skogbrukets driftsteknikk med hovedvekt på hovedplanarbeidet»

Helge Kårstad ble i januar 2009 ansatt som prosjektleder for skogsveiprojektet.

Prosjektlederen har i de første 3 årene rapportert til en egen prosjektgruppe under ledelse av fylkesskogsjef Kjersti Kinderås. Styringsgruppe har hele tiden vært fylkesmannsgruppen v/fylkesskogsjef Harald Nymo. Det siste året (2012) har prosjektleder rapportert direkte til fylkesmannsgruppen.

Statusrapporter og møtelogg for prosjektet finnes i vedlegg 1, 2 og 3.

Prosjektgruppen for «skogsveiprojektet» har i perioden 2009-2011 bestått av Kjersti Kinderås fra fylkesmannen i Nord Trøndelag (leder), Dag Skjøllås fra Norges Skogeierforbund, Ole Bakke fra Allskog, Helge Moldjord fra Nordland fylkeskommune, Jorun Eide Kirketeig fra Sogn og Fjordane fylkeskommune, Jan Erik Nilsen fra Skog og Landskap og Jan Olsen fra fylkesmannen i Nord Trøndelag.

Kystskogmeldingen (2008) er som omtalt ovenfor hovedårsaken til at arbeidet med hovedplaner ble startet opp i alle skogkommuner i kystskogfylkene.

Andre viktige overordnede føringer er gitt av Landbruks- og matdepartementet ved «Forskrift for planlegging og godkjenning av veier til landbruksformål» (1997) med rundskriv av 14.10.97. Av denne forskriften går det frem at skogsveier som planlegges bygget, først skal

godkjennes av kommunen. Det skal da legges vekt på å sikre landbruksfaglige helhetsløsninger, hvor det samtidig tas hensyn til viktige miljøverdier.

Hovedplanene for skogsveger skal utarbeides av kommunene. I tråd med embetsoppdraget skal fylkesmennene bistå kommunene i dette arbeidet. Dette er en stor oppgave og fylkesmennene i kystskogfylkene ønsket derfor å organisere en felles oppfølging gjennom vegprosjektet for utvikle en felles mal, og sikre kompetanseoverføring og erfaringsutveksling.

Den offisielle oppstarten på skogsveiprojektet skjedde 12. februar 2009 i Molde. Da ble fylkesskogmestrene i alle kystskogfylkene samlet for å få en orientering om prosjektet og for å kunne gi innspill til prosessen videre. Samlingen var svært vellykket og det ble uttrykt stor interesse og håp for dette arbeidet.

Noe seinere (25 mai) samme år ble det arrangert et «fordypningsmøte» på Gardermoen for de samme personene, men denne gangen var noen av de som hadde arbeidet med hovedplanlegging også inviterte. Dette var starten på en prosess som har tatt lenger tid enn forventet i starten og har underveis skapt nye utfordringer og oppgaver som må løses. Men prosessen har også gitt gode resultater.

Hva er så en hovedplan ?

En hovedplan er en kartfestet plan for fremtidige skogsveier i en kommune, - samt en tekstdel med oversikt over skogressurser og en tidfestet handlingsplan for gjennomføring. Hovedplanen bør behandles politisk i kommunene og vil der få status som en temaplan/sectorplan.

For å kunne lage en hovedplan må en først registrere eksisterende skogsveger for deretter å planlegge de veier som mangler. De planlagte veiene defineres innenfor dekningsområder der areal, treslag og kubikkmasser beregnes. Resultatene sammen med en beskrivende tekstdel legges inn i et dokument som får status som en kommunal temaplan og kan legges frem for politisk behandling i kommunen.

Skogsveiprojektet har i hele perioden hatt stor faglig nytte av fylkesskogmester Jan Olsen i Nord Trøndelag som over lang tid har arbeidet med hovedplanlegging.

2. Registrering av eksisterende skogsbilveier i Nasjonal veidatabank (NVDB)

For å kunne planlegge fremtidige skogsbilveier er det nødvendig først å ha et oppdatert kartgrunnlag. Kartverket inngikk allerede i 2006 en avtale med alle kommuner i landet om å registrere alle kjørbare veier i en Nasjonal veidatabank (NVDB) som grunnlag for kartproduksjon. Det viste seg ved oppstart av skogsveiprojektet i 2009 at lite var gjort rundt i kommunene når det gjelder registrering/ ajourføring av skogsveier i denne basen. I et nært

samarbeid med Samferdselsseksjonen i Kartverket har prosjektet bidratt til at registreringen av skogsbilveger har skutt fart og så vel dialogen mellom medvirkende parter som resultatene har vist seg å være svært gode. Fylkesmennene har vært sentrale i å bistå kommunene. Fylkesmennene har også gjennom Kystskogbruket engasjert Elena Kurova for å bistå kommunene når det gjelder digitalisering og kvalitetssikring av data. Dette har vist seg å være både nødvendig og effektivt. Samtidig er det opparbeidet kompetanse på digitalisering av kartdata i noen kommuner og fylker som vil komme til stor nytte i det videre. Det beste eksempelet er Hordaland der fylkesmannen allerede i 2010 engasjerte Oddbjørn Helland som har organisert og utført det meste av registrering og digitalisering i både Hordaland og Rogaland.



Veiplanlegging og digitalisering i Vadsø, Finnmark mars 2010.

F.v. Brynjar Jørgensen fra fylkesmannen i Troms, Elena Kurova fra Kystskogbruket, Helge Kårstad (bak) fra Kystskogbruket, Tor Håvard Sund fra Alta kommune, og Tom Andreas Hætta fra fylkesmannen i Finnmark.

Det er utarbeidet en mal (dok. 6.1 i [vedlegg 4](#)) og en egenskapstabell (dok. 6.3 i [vedlegg 4](#)) for registrering av eksisterende skogsveier. Noen fylker har også registrert traktorveier, andre har bare registrert skogsbilveier som har vært et minimumskrav.

Når det gjelder traktorveier er registreringen av disse oversendt fylkeskartkontorene der de inntil videre blir forvaltet gjennom FKB. Kartverket har nylig bestemt at det skal opprettes en egen «utmarksbase» der bl.a. traktorveier vil inngå.

Med jevne mellomrom har det blitt oppdatert en status for fremdriften i arbeidet, se [tabell 1](#) under.

Ansvarlig hos fylkesmannen (stort sett fylkesskogmestrene) har sammen med Samferdselsseksjonen i Kartverket hatt ansvar for å sende inn informasjon om fremdriften til prosjektleder. Dette har vist seg å være svært verdifullt, - både for å få oversikt og for å kunne planlegge fremover.

Rapporteringen har blitt bedre og bedre og pr. i dag er det fra Kartverket sin side ønskelig å utvikle denne rapporteringen ved å skaffe en bedre og mer presis definering av status for traktorveiene.

Siste status pr. 31.12.12 viser at 108 kommuner eller ca. 50 % av alle kommunene i kystskogfylkene (totalt 207) har ajourført og registrert eksisterende skogsbilveier i NVDB. Dette gjelder i hovedsak kommunene i Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Sør Trøndelag, Nord Trøndelag og Finnmark. Det må her tillegges at det gjenstår noe arbeid med kvalitetssikring hos Kartverket før alle data ligger i databasen.

Den 14. februar 2012 (jfr. dok. 35, vedlegg 4) sluttet Kystskogfylkene seg til en målsetting om at minst 75 % av alle kommuner med skog skulle bli ferdig med ajourføring av skogsbilveier i NVDB i løpet av 2012.

Det er ulike grunner til at dette målet ikke er oppfylt, - noe av grunnen er orkanen Dagmar. Ved årsskiftet 2012/13 er det likevel stor aktivitet i alle fylker som ennå ikke er ferdig.

Det er sannsynlig og fullt realistisk (på bakgrunn av erfaring hittil) at i løpet av 2013 (+ litt av 2014) vil arbeidet kunne bli gjennomført i alle gjenstående kommuner i kystskogfylkene.

En samordning og kvalitetssikring av det videre arbeid vil være nødvendig for å være sikker på et godt resultat i alle kommunene i kystskogfylkene.

3. Planlegging av framtidige skogsbilveier (adkomstveier)

På samme vis som for registrering av eksisterende skogsbilveier har Kystskogbruket utarbeidet en mal for å planlegge framtidige skogsbilveier (adkomstveier), jfr. dok 6.2, vedlegg 4). Kommunen blir da først inndelt i «geografiske områder» som er ensartede og kan skilles fra hverandre ved f.eks. vassdrag, fjell, fjord, riksveier o.l. Deretter blir aktuell veilinje, vegstandard og dekningsområder tegnet inn og deretter digitalisert. Arbeidet er utført av kommunal skogmyndighet sammen med representanter fra skogeierlagene m.fl. Den enkelte skogeier har vanligvis ikke blitt trukket direkte inn i denne fasen, men har vært orientert om arbeidet. Denne orienteringen har vært alt fra brev til annonser i avisen. I noen tilfeller har skogbruksansvarlig i kommunen valgt å arrangere skog/bygdemøter der en har informert om at arbeidet skal settes i gang eller pågår. Dette er en overordnet planlegging der spesielle ønsker fra den enkelte skogeier kan være verdifullt men må nødvendigvis ikke legges inn i planen.

Ved siste registrering pr. 31.12.12 har 132 kommuner eller 64 % av alle kommuner (totalt 207) i kystskogbruket tegnet inn framtidige skogsbilveier på kart og det meste er og digitalisert (se tabell 1). Dette gjelder i hovedsak kommunene i Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Sør Trøndelag og Nord Trøndelag (som i kapittel 2 ovenfor). Den 14. februar 2012 (jfr. dok. 35, vedlegg 4) sluttet Kystskogfylkene seg til en målsetting om at minst 75 % av alle kommuner med skog skulle bli ferdige med planlegging av framtidige skogsbilveier innen utgangen av 2012.

Som i kapittel 1 ovenfor, er det ulike grunner til at dette målet ikke er oppfylt, noe av grunnen er orkanen Dagmar.

Det er sannsynlig og fullt realistisk (på bakgrunn av erfaring hittil) at i løpet av 2013 og 2014 vil arbeidet med registrering av framtidige skogsbilveier kunne bli gjennomført i alle gjenstående kommuner i kystskogfylkene.

En samordning og kvalitetssikring av det videre arbeid vil være nødvendig for å være sikker på et godt resultat i alle kommunene i kystskogfylkene.

En viktig forutsetning for å planlegge framtidige skogsveier har vært å tallfeste virkesressursene som sokner til veien. Disse dataene skal sammen med veidata legge grunnlaget for å utarbeide en kommunal temaplan (se neste kapittel).

Det viste seg at å tallfeste virkesressursdata innenfor hvert dekningsområde i en hovedplan ikke uten videre var så enkelt. Etter ønske fra Kystskogbruket ble det inngått en avtale i 2010 (jfr. dok. 41.4 i vedlegg 4) mellom Statens Landbruksforvaltning og Skog og Landskap om å utvikle en metode og et opplegg som fremskaffer ressursdata i tilknytning til eksisterende og planlagte skogsveier og som lagrer dette i en sentral database ved Skog og Landskap. Metode og opplegg ble utviklet i løpet av 2010/2011. Den 25.04.2012 (jfr. dok. 41.5 i vedlegg 4) ble det inngått en avtale mellom Kystskogbruket og Skog og Landskap, avdeling for geomatikk for produksjon og levering av data.

Den største utfordringen har vært å utvikle en metode som tar i bruk flere datakilder og sammenstiller dette på en enhetlig måte. Bakgrunnen for dette er fordi mange skogeiendommer ikke har skogbruksplaner og følgelig mangler ressursdata. Eiendommer som har skogbruksplan utgjør ca. 35 % av det produktive skogarealet i kystskogfylkene og disse arealene har følgelig fullgode takstdata. På de resterende eiendommer har Skog og Landskap gjennom denne avtalen fremskaffet ressursdata ved hjelp av AR5 data (arealdata) og tilrettelagte satellittdata (volum, alder og treslag). Det har vist seg at metoden krever en god del utvikling og utprøving. Spesielt i skogreisingsområder med granskog har det vist seg at modellen undervurderer kubikkmassen og følgelig må det utarbeides en korreksjonsfaktor for disse områdene. Dette arbeidet pågår nå.

De første dataene ble produsert og levert fra Skog og Landskap (avdeling for geomatikk) våren 2012 til kommunene i Nord Trøndelag. Deretter er det levert data til Sør Trøndelag, Sogn og Fjordane og Hordaland. Resultatene er gode for de fleste kommunene i Nord Trøndelag og Sør Trøndelag, i skogreisingsfylker med granskog er det ikke tilfredsstillende som omtalt ovenfor.

4. Hovedplanen som politisk «temaplan» i kommunene.

I skogsveiprojektet har det vært en målsetting om at alle kommuner som har planlagt fremtidige skogsveier og produsert en hovedplan også skal fremlegge dette til politisk behandling i kommunen. Planen vil da få status som en temaplan eller sektorplan.

Kystskogbruket har utarbeidet en mal til en slik temaplan/sektorplan (jfr. dok. 30.2 i vedlegg 4).

Malen er oppbygd slik at føringer for planen og anvendte metoder defineres først. Deretter beskrives sentrale trekk ved skogbruket i kommunen for deretter å definere en generell målsetting for skogbruket/veibygingen med tilhørende strategier. Til slutt defineres en ønsket handlingsplan for veibygingen for perioden 2013-20. Kart og tabeller skal synliggjøre tiltakene.

Spesielt må det bemerkes at hovedplanen som godkjent/tilsluttet «temaplan» i kommunen ikke vil være juridisk bindende ved at den bestemmer hvilke tiltak som skal gjennomføres og hvilke tiltak som ikke skal kunne utføres på et bestemt areal. Slike temaplaner er altså ikke gjennomføringsplaner, men planer som trekker opp hovedlinjene i skogbrukets behov for infrastruktur. Den enkelte skogeier avgjør eget aktivitetsnivå. Ved eventuelt seinere søknad til kommunen om å bygge en vei som ligger i hovedplanen/temaplanen skal den behandles etter vanlige lover og forskrifter som gjelder for landbruksveier.

Når det gjelder kommunal behandling av hovedplanene er status pr. 31.12.12;

I prosjektperioden er det registrert at 2 kommuner (Steigen i Nordland og Selbu i Sør Trøndelag) har lagt frem hovedplanen til kommunal politisk behandling.

Som omtalt ovenfor i kapittel 3 har produksjonen av ressursdata fra Skog og Landskap vært en viktig forutsetning for å kunne lage en fullstendig hovedplan/sectorplan. De første data ble produsert og levert våren 2012 (Nord Trøndelag). Deretter er det levert data til Sør Trøndelag, Sogn og Fjordane og Hordaland.



Kommunene i Nord Trøndelag og Sør Trøndelag har vært i front med hovedplaner.

Bildet t.v. Fra Meldal kommune i Sør Trøndelag

Bildet t.h. Tidligere fylkesskogmester Jan Olsen i Nord Trøndelag

Slik prosjektleder ser det vil det som omtalt i kapittel 2 og 3 ovenfor også her kreves felles samordning og kvalitetssikring i kystskogfylkene for å komme i mål.

Det er da sannsynlig og fullt realistisk (på bakgrunn av erfaring hittil) at i løpet av 2013 og 2014 vil alle kommunene i kystskogfylkene ha produsert og lagt frem hovedplanen/temaplanen til politisk behandling.

Tabell 1. Status pr. 31.12.12 for ajourføring av skogsbilveier i Nasjonal veidatabank (NVDB) og planlegging av fremtidige veier (grønn kolonne) i kystskogfylkene

Fylke	Ajourføring av eksisterende skogsbilveier og traktorveier (antall kommuner)						Hovedplan for fremtidige skogsveier (antall kommuner)			
	1	2 *	3	4	5	6	7	8	9	10
	Totalt antall kommuner	Ikke ajourført av skogbruket nå	Manus for bil- og traktorveier mottatt av SK i fylkene	Traktorveier lagt inn i FKB.veg ved SK i fylkene	Manus skogsbilveier mottatt av SK Ringerike	Skogsbilveier lagt inn i Vbase - NVDB	Tegna på kart	Ferdig digitalisert	Hovedplan utarbeidet	Hovedplan politisk behandlet
Vest Agder	15									
Rogaland	19	7	11		1	1	13	13		
Hordaland	24	2	18		14	11	22	22		
Sogn og Fj.	26	1	12		10	10	25	25		
Møre og Romsdal	36	4	15		15	15	17	7		
Sør Trøndelag	25	8	17	17	17	17	16	16	1	
Nord Trøndelag	24	2	22	22	22	22	22	22		
Nordland	44	10	1		0	0	10	10	1	
Troms	25	1	8		0	0	7	6		
Finnmark	19	15	4		4	3	0	0		
SUM	257	50	108	39	83	79	132	121	2	

5. Et skogsveiprogram for kystfylkene

Det andre tiltaket i mandatet for prosjektet (se side 6) var å «utvikle et skogsbilveiprogram for kystfylkene. Dette ble nærmere definert slik:

«En utbygging som nevnt i meldinga, vil kreve økonomiske virkemidler langt over dagens rammer. Her vil innretning og støttenivå både virke inn på byggeaktiviteten og samlet tilskuddsbehov. Uten en spesiell oppmerksomhet på dette området er det vanskelig å forestille seg noen vesentlig økning av disponible midler til bygging av skogsveier ut over de rammer fylkene mottar i dag. Tiltak for bedre infrastruktur er et av de viktigste «grep» for å opprettholde og øke avvirkingen. I meldinga foreslås et eget skogsbilvegprogram med fylkeskommunal eierskap. Prosjektleder skal utarbeide programmet som legges frem for fylkestingene til behandling. Hovedplan for skogsveger vil være grunnpilaren i dette arbeidet».

Prosjektleder utarbeidet et forslag til en generell del for et skogsveiprogram som ble lagt frem for prosjektstyret høsten 2011, se dok. 30.3 i vedlegg 4.

I møte i fylkesmannsgruppen på Gardermoen 14. februar (dok. 35, vedlegg 4) skisserte prosjektleder en prosess og en fremdriftsplan for å utarbeide skogsveiprogram i 2012 og dette sluttet fylkesmannsgruppen seg til. Målsettingen var konkret at prosjektleder i samarbeid med Fylkesmannen og Fylkeskommunen skulle utarbeide ferdig skogsveiprogram for fylkene Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Sør Trøndelag og Nord Trøndelag innen 1. september 2012.

Kystskogmeldingen foreslo fylkeskommunal eierskap til skogsveiprogrammet, se i rammen ovenfor.

I et møte i styret for Felles Fylkeskommunal Oppfølgingsprogram den 28 mars 2012 ble den generelle delen for skogsveiprogrammet og prosessen/ fremdriftsplanen for dette arbeidet lagt frem av prosjektleder, jfr. dok.38.1 i vedlegg 4.

I løpet av sommeren 2012 foreslo styret for Felles Fylkeskommunal Oppfølgingsprogram å utvikle et eget «infrastrukturprogram» som et alternativ til skogsveiprogrammet. Følgelig ble det påbegynte arbeidet med skogsveiprogrammet i fylkene avsluttet.

Skognæringa Kyst engasjerte Skogbrukets Kursinstitutt sommeren 2012 til å utarbeide et forprosjekt for et infrastrukturprogram. Det ble nedsatt en arbeidsgruppe og prosjektleder har deltatt i denne. Dette arbeidet er ikke avsluttet pr. 31.12.12.

Utarbeidelse av et skogsveiprogram er et prioritert fellestiltak i Melding om kystskogbruket. Ansvaret for oppfølgingen av dette tiltaket er lagt til fylkeskommunene, mens skognæringa/ Fylkesmennene skulle lage programmet. I utgangspunktet skulle skogsveiprojektet løse dette tiltaket, men i fjor vinter tok styringsgruppa for Fylkeskommunene initiativ til en del faglige og politiske strategiske avklaringer knytta til videre arbeid med både skogsveier og kaier. Dette medførte endringer i forutsetningene i skogsveiprojektet. Sekretariatet så for seg at de faglige avklaringene rundt disse spørsmålene burde skje gjennom en prosess hvor kystskogbrukets ulike fagfora ble involvert, mens politiske signaler/råd ble innhentet fylkespolitikerne. De endelige konklusjonene av disse prosessene var det den fylkeskommunale styringsgruppa som skulle ta, fordi både det politiske eierskap og ansvaret for dette tiltaket var fylkeskommunalt, jfr. Melding om Kystskogbruket. Den fylkeskommunale styringsgruppa vedtok derfor, i august 2012, på bakgrunn av en bred prosess, at det nå måtte utarbeides et infrastrukturprogram, som bygget på kairapporten og hovedplanarbeidet i skogsveiprojektet m.m. istedenfor et skogsveiprogram. Videre vedtok de, ettersom Skognæringa Kyst nå var etablert, å be næringa selv ta ansvaret for å utarbeide et slikt program. Dette følger også logisk av at Skognæringa Kyst fra og med etableringen er de som har ansvaret for å følge opp de skogfaglige spørsmålene i Kystskogmeldinga.

Skognæringa Kyst tok eierskap og ansvaret for videre prosess med utforming og utvikling av infrastrukturprogrammet, i nært samarbeid med hele Kystskogbruket. Hensikten med et skogsvei-/infrastrukturprogram er å få kunnskap og forståelse for behovet og dermed ekstraordinær satsing på skogsveibygging og kaiutbygging i kystskogbruket. Skogressursene representerer et betydelig potensiale for verdiskaping både lokalt og nasjonalt.

Skogreisingskogen er en særdeles viktig og verdifull ressurs. Infrastrukturen fra skogen og helt fram til skogindustrien må sees i sammenheng, dvs. at når det bygges kai i et område, følges det opp med skogsveibygging i samme område. Flaskehalsen på offentlig veinett som bruer, tunneller, aksellastbegrensninger må også utbedres. Avklaringer med andre næringers behov for kaier, avklaringer i forhold til flaskehalsen og skogsveiens alternative bruk må vurderes. Gjennom en ekstraordinær satsing vil ikke den generelle skogsveibyggingen landet for øvrig hindres verken i innlandet eller på kysten.

Det ble etter hvert valgt å gå videre med et forprosjekt som omhandler et infrastrukturprogram for å se sammenhengene og å finne en løsning hvor en ser på hva som er miljøvennlig og samfunnsøkonomisk lønnsomt for å redusere transportkostnadene. En var allerede da klar over at dette var en stor og kompleks oppgave. Kystskogbruket hadde også god erfaring med å trekke inn annen og uavhengig kompetanse i denne typen oppgaver. Et dokument som er undertegnet av SINTEF, Skog og Landskap og Skogbrukets Kursinstitutt (SKI, Skogkurs fra nyttår) sammen ville avgjort stå mye sterkere enn et dokument utarbeidet av kystskogbruket selv, men det vil sannsynligvis også bli noe dyrere. Det ble derfor valgt å gå veien om et forprosjekt som skulle beskrive et hovedprosjekt. SKI ble leid inn til å gjennomføre forprosjektet. Skognæringa Kyst ga SKI i oppdrag å utarbeide en kravspesifikasjon/ prosjektbeskrivelse for et infrastrukturprogram.

6. Kompetansehevende tiltak

Det tredje av tiltakene i mandatet for prosjektet (se side 6) var kompetanseheving og ble definert slik;

Det er nødvendig å heve den generelle kompetanse i alle ledd på området «skogbrukets driftsteknikk». Da det knapt finnes vegplanleggere, bør det utvikles kurs og gjennomføres opplæring som sikrer minst en vegplanlegger pr. fylke. Prosjektleder skal sikre god planlegging og samordning av ulike kompetansehevende tiltak og sikrer kostnadseffektivitet og kvalitet i gjennomføringen. Midt-norsk skogsenter på Mære i Nord Trøndelag er i dag det eneste sted i landet hvor det satses på å bygge opp kompetanse innen skogbrukets driftsteknikk. Senteret vil ha en rolle i prosjektet.

Det finnes i dag ulike kartprogram som både vil forenkle og kvalitetssikre arbeidet med hovedplanen. Det kan også utvikles databaser som på en god måte tar vare på innsamlet informasjon. All informasjon (både vektordata og metadata) bør etableres på en slik måte at de i ettertid kan brukes uavhengig av programvare. Noen kameler må sikkert svelges, men prosjektleder skal bidra til økt effektivitet og sikre kvaliteten i hovedplanarbeidet, - både i forhold til kartverkets databaser (VBase) og DN's INON base.

Prosjektleder har organisert 2 samlinger med hovedvekt på hovedplanlegging (2010 og 2011) og 2 samlinger med hovedvekt på veiplanlegging (vår og høst 2012). Veiplanleggersamlingen våren 2012 var i samarbeid med Midt Norsk Skogsenter.

Den første samlingen ble arrangert våren 2010 i Fana ved Bergen, jfr. dok.10, vedlegg 4. Målet var en innføring i arbeidet med hovedplaner og invitasjonen gikk til de som på et eller annet vis arbeidet med dette i kystskogfylkene. I tillegg var representanter fra Kartverket og Skog og Landskap inviterte. Det møtte personer fra alle kystfylkene. Utarbeiding av maler for digitalisering, samarbeid om digitalisering av hovedplandata, fremskaffing av virkesdata til hovedplanene samt sikring av data ble diskutert og videre fremdrift ble avklart. Det ble også ytret ønske om en ny samling om et år.

18 januar 2011 ble det arrangert en ny samling for hovedplanleggere, jfr. dok. 23.1 og 23.2, vedlegg 4) Tema for denne samlingen var;

1. Status for hovedplanarbeidet – kommer vi i mål ?- hva fungerer ikke ?

2. Hvordan skaffe de beste skogressursdata til hovedplanarbeidet ?

Så langt er det stor variasjon i arbeidet i fylkene. Arbeidet går fremover og kvalitetssikring av digitalisering, av Kartverket sine rutiner og Skog og Landskap sine virkesdata viser seg å bli viktigere fremover. Det foreligger et detaljert referat fra samlingen i dok. 23.2, vedlegg 4.

Våren 2012 ble det i samarbeid med Midtnorsk Skog- og Tresenter v/ Torgunn Sollid arrangert en samling på Værnes med tema «Hvordan sikre en forutsigbar struktur for fremtidig bærekraftig planlegging av skogsvegar i Kystskogbruket ?», - se dagsprogram i dok. 32.3, vedlegg 4.

Løsninger ble drøftet i gruppeoppgaver og svarene foreligger i en rapport, jfr dok. 32.4, vedlegg 4.

Høsten 2012 ble det arrangert en tilsvarende samling for vegplanleggere i Os ved Bergen med tema; «Hvordan skal vi organisere og drifte en effektiv og miljøfaglig veiplanlegging i skogene langs kysten fremover ?», se dagsprogram i dok. 53.1 i vedlegg 4.

I tillegg til planleggere var det representanter fra Skog og Landskap, Fylkesmannen sin Miljøvernavdeling i Hordaland, Skogbrukets Kursinstitutt, Vestskog , Nortømmer og Sogn og Fjordane Skogeierlag.

Ved alle disse samlingene ble det uttrykt et ønske om å samles senere omkring felles tema innenfor hoved- og veiplanlegging i kystskogfylkene. Dette er en viktig arena for å heve kompetanse og dra erfaring på tvers av grenser.

7. Virkesterminaler ved sjø



Ørsta i Møre og Romsdal

Utforming av et fremtidig skogsbilveinnett som også skal optimalisere totale transportkostnader, har nær sammenheng med plassering av virkesterminaler ved sjø og tilstanden på det offentlige veinettet.

Når det gjelder det offentlige veinettet ble det for ca. 10 år siden gjennomført en til dels grundig registrering av flaskehals for tømmerbiltransporten i kystskogfylkene (unntatt Vest Agder, Nordland, Troms og Finnmark). Mye er gjort, men det gjenstår utbedringer de fleste stedene.

I 1980 ble det utarbeidet en NOU-melding av SSFR/TA om tømmertransport i kyststrøk (NOU 1980:30), etter oppdrag fra Landbruksdepartementet.

Mandatet for utredningen var; *"Å fremlegge en prioritert investeringsplan for de nærmeste år og en skissemessig antydning plan for en total utbygging som legger forholdene til rette for en rasjonell virkeslevering i de enkelte bygder."* Meldingen omfattet fylkene Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal, og enkelte kommuner i Sør-Trøndelag. En viktig forutsetning den gangen var at skurtømmeret ble levert til de lokale sagbrukene, mens massevirket ble transportert ut av landsdelen.

Meldingen fra 1980 konkluderte med bruk av 49 eksisterende virkesterminaler ved sjø, derav 7 aktuelle for utbedringer. Videre ble det foreslått bygging av 8 nye virkesterminaler ved sjø. I ettertid ble planene fra 1980 langt på vei gjennomført, delvis med en del endringer og lokale justeringer. Investeringene ble ofte gjennomført som et spleiselag mellom flere parter, men statlige tilskudd fra Landbruks- og matdepartementet har vært sentral i de fleste tilfeller. Sjøtransportopplegget for skogsvirke som er utviklet de siste 20-30 årene langs kysten, er i stor grad gjennomført etter anbefalinger gitt i denne meldingen fra 1980. Generelt er det også en oppfatning i skognæringen at dette har vært en riktig og fremtidsrettet satsing, og har betydd mye for omsetningen av tømmeret i kystregionen i ettertid. Stadig mer av skurtømmer har blitt transportert over virkesterminalene, og dette er en utvikling man mener vil fortsette.

Skogen i skogreisingsområdene har vokst mye etter 1980 og stadig mer av tømmerstokken går altså over kai. Samtidig har båtene blitt større og kravene til en effektiv kaifront/ baklager har økt. Det er også en realitet at meldingen fra 1980 aldri vurderte virkesterminaler ved sjø i

Nordland, Troms og Finnmark.

Ved oppstart av skogveiprosjektet i 2009 ble det fra flere hold uttrykt et ønske om å se nærmere på dette. Som del av skogsveiprosjektet ble det derfor satt et fokus på virkesterminaler ved sjø i 2010 og det ble utarbeidet en kravspesifikasjon. Sintef fikk i regi av Kystskogbruket og etter en åpen anbudskonkurranse sommeren 2010 følgende oppdrag;
“Utarbeide en prioritert plan for utbygging av tømmerkaier langs norskekysten fra Rogaland til Finnmark som minimerer de samlede transport- og investeringskostnadene, slik at forholdene legges til rette for en rasjonell virkeslevering fra skog til industri».

Rapporten ble ferdig 10. november 2011 og gir et godt grunnlag for å foreta riktige prioriteringer vedrørende virkesterminaler ved sjø.

29 november 2011 ble Sintef-rapporten overlevert statsråd Lars Peder Brekk. Dagen etter kunne vi lese på Landbruks- og matdepartementet sin egen nettside:

*«Tilrettelegging for økt tømmertransport på båt, gjennom utbygging av egnede kai terminaler, er avgjørende for lønnsom avsetning av mer tømmer og skogsråstoff fra kystskogen til betalingsvillige markeder, sier Lars Peder Brekk. – Dette er minst like viktig for kystfylkene som det økt tømmertransport på jernbanen er for innlandet. Utvikling av en hensiktsmessig kaistruktur vil være svært viktig for skogens næringsmessige betydning for kystfylkene framover, legger Brekk til.
- Økt båttransport av tømmer og annet skogsråstoff til erstatning for veitransport gir gode muligheter for vinn-vinnløsninger både for myndigheter, næringen og for klimaet. Jeg vil samarbeide med samferdselsmyndighetene for å finne løsninger for å gjøre det mulig å øke tømmertransporten på båt og på jernbane. Båttransport er kostnadseffektivt over lengre avstander og gir norsk tømmer tilgang til et verdensmarked på en helt annen, og mindre klimabelastende måte enn tømmertransport på vei. I tillegg vil disse kai terminalene være viktige for annet næringsliv og ellers i tråd med ambisjoner i Nasjonal transportplan, med å flytte transport fra vei over til jernbane og båt, sier Brekk. Det er en viktig oppgave for næringen selv og for myndighetene og andre næringer å kunne få til slike investeringer, avslutter landbruks- og matministeren».*

Landbruksmeldingen (St.meld.nr.9) ble lagt frem 2. desember 2011 og under avsnitt 6.6.7.3 er m.a. utgreiinga om virkesterminaler ved sjø omtalt. Departementet skriver her at de vil arbeide for å videreføre støtte til infrastrukturtiltak i skogbruket i kyststrøk, jfr. siste setning under;

«Med bakgrunn i kystfylkenes særskilte utfordringer, er utskipningskaiene sentrale for å gi avsetning og markedstilgang av virke fra kystskogbruket. I 2010 er det startet et utredningsprosjekt i regi av Kystskogbruket knyttet til transport av skogsvirke i kyststrøk. Prosjektet utføres av SINTEF, i samarbeid med Norsk institutt for skog og landskap, og omfatter transportkjeden fra skog til industri med formål å skissere kombinerte transportløsninger med lavest mulig samlede transportkostnader for skogbruket. Prosjektet er i slutfasen og arbeidet er støttet av tilskuddsmidler til Kystskogbruket. Landbruks- og matdepartementet vil arbeide for å videreføre støtten til infrastrukturtiltak i skogbruket i kyststrøk»

1. og 2. desember 2011 ble det i regi av Kystskogbruket arrangert temadager i Molde med virkesterminaler ved sjø og eiendomsstruktur som hovedtema. Rundt 100 deltakere fra hele landet gjorde samlingen til en suksess som m.a. nettsida til Kystskogbruket kan fortelle om;
«Ein fullsett sal med skoginteresserte frå heile Norge fekk to interessante temadagar kring eigedomsstruktur og tømmerkaier på hotell Alexandra i Molde 1. og 2. desember.

Erling Sande, leiar av stortingets energi- og miljøkomite innleia andre dagen og utfordra skognæringa langs kysten om å "være på hugget" og gjerne ta fleire debattar i det opne rom og sa vidare; "Kystskogbruket og Skognæringa Kyst har tatt initiativ når det gjeld veg-og kaiplanlegging, ein viktig start på gode løysingar"

Virkesterminaler ved sjø og Sintef-utredningen ble faste tema på alle møter i Kystskogbruket og Skognæringa Kyst utover våren 2012. En fremdriftsplan ble utarbeidet som m.a. la til grunn regionale møter for å gå vidare med detaljplanlegging, jfr. dok. 43.2 i vedlegg 4. Tema og rapporten ble mye omtalt i lokalaviser langs hele kysten og Dagens Næringsliv kunne lørdag 25. februar presentere et to siders oppslag om rapporten med fokus miljøvennlig og lønnsom sjøtransport av tømmer. Oppslaget førte til mange tilbakemeldinger, bl.a. fra Rederiforbundet og stortingspolitiker Else May Botten som samtidig var engasjert i et politisk prosjekt kalt «Fra land til sjø» i regi av programkomiteen i Arbeiderpartiet. Botten har utarbeidet et dokument der Kystskogbruket og virkesterminaler ved sjø har fått bred omtale, og dokumentet vil ligge til grunn for partiet sine prioriteringer i Nasjonal Transportplan (NTP).

Prosjektleder har møtt sentrale politikere på Stortinget om Sintef-rapporten, - dette gjelder Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Fremskrittspartiet.

I revidert nasjonalbudsjett som ble lagt frem 15. mai 2012 (og 25. mai godkjent av Stortinget) ble det satt av 25 millionar kroner til tømmerkaier langs kysten.

Kystskogbruket v/ prosjektleder fikk i oppdrag å samordne arbeidet med utarbeiding av søknader innan 1. november, dette basert på Sintef-rapporten og spesielt rettet mot fleirbrukskaier som raskt kunne la seg realisere.

I løpet av august organiserte Fylkesmennene og Skognæringa Kyst v/prosjektleder 3 regionale samlinger (Bergen, Værnes og Bodø) der aktuelle søkere, skognæring, fylkesmann og fylkeskommuner var inviterte. Det deltok tilsammen rundt 50 personer på disse samlingene, det kom framlegg på aktuelle prosjekt som kunne realiseres på kort sikt og lang sikt. Det foreligger referat fra alle møtene.

I samarbeid med fylkesmannen organiserte prosjektleder synfaringar til aktuelle prosjekt som kunne realiseres. Dette ble gjennomført i perioden september/oktober 2012, rundt 20 steder ble synfart og det foreligger en rimelig detaljert rapport frå synfaringene, jfr. dok. 49.2 – 52.3 i vedlegg 4. Rapportene konkluderte med aktuelle prosjekt som kunne realiseres på kort tid og prosjekt som skognæringa (særleg omsetningsorganisasjonane) kunne slutte seg til.

Innan fristen 1. november hadde Statens Landbruksforvaltning fått inn 14 søknader/prosjektskisser om oppgradering eller nybygging av kaier. Disse utgjorde et samlet investeringsbehov på ca. 120 mill. kroner og et forventet årlig transportkvantum på ca 800.000 m³ tømmer over disse kaiene de neste 25 årene.

Statens Landbruksforvaltning skrev på sin hjemmeside; "*Skogbruket har reagert meget raskt og arbeidet frem mange gode prosjekter etter kunngjøringen av tilskudd til tømmerkaier i september 2012*".

Siste dagen før jul 2012 kunne så Statens landbruksforvaltning gjøre kjent at 5 prosjekter ble prioriterte og ville bli inviterte til å arbeide vidare med en fullstendig søknad innen 1. mars

2013. Prosjektene er Mosjøen Havn, Skodje (Håjem), Sogndal (Kaupanger), Lindås (Eidsnes) og Mandal. Det er en forutsetning at ferdig utbygging skal skje innen utgangen av 2014.



Mandal havn sept. 2012. Fv. Karl Gjermund Damli fra fylkesmannen i Vest Agder, Nils Aakre frå AT-skog og Burkhard Ruether frå NEG Skog AS

På Drag i Tysfjord kommune i Nordland har det siden sommeren 2010 pågått et arbeid for å reise en flerbrukskai. I disse dager er et tilbud om å bygge kaien fullfinansiert til en kostnad av ca. 13 millioner kroner + mva. Samarbeidsparter er her en privat bedrift (Norwegian Crystallites, Tysfjord kommune, Nordland Fylkeskommune og staten ved Fylkesmannen i Nordland. Det er utarbeidet en avtale som kommunen skal tinglyse og sikre at skogeierne i fremtiden kan levere tømmer over kaien, og til en akseptabel pris. Prosjektleder i skogsveiprosjektet har vært sentral i tilretteleggingen av dette kaiprojektet i Tysfjord. Det forventes nå at de siste brikkene kan falle på plass og at arbeidet kan starte opp.

8. Annet arbeid;

8.1 Foredrag og orienteringer

Siden starten har prosjektleder bidratt rundt i fylkene for å informere om prosjektet, se også møtelogg i vedlegg 3.

Alle foredrag og presentasjoner (PowerPoint) er arkivert men ikke vedlagt, se punkt 9.4. Møteloggen viser totalt 64 møter, derav 28 siste året. I tillegg inngår årlig mellom 5 og 10 mindre arbeidsmøter årlig (Trondheim/ Steinkjer, Bergen og Oslo) som ikke er registrert i møteloggen. Totalt dreier det seg om ca. 100 møter, foredrag og arbeidsmøter i hele prosjektperioden.

Møter og foredrag som inngår i møteloggen gjelder eks.:

- ✓ Fylkesmannen sine samlinger i Vest Agder, Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Sør Trøndelag og Nordland
- ✓ Statens Landbruksforvaltning sine årlige samlinger i 2009-2010-2011 og 2012

- ✓ Årsmøter i Sogn og Fjordane Skogeigarlag
- ✓ Skognæringsforum i Hordaland og Sogn og Fjordane, flere ganger
- ✓ Skog og Landskap, Ås
- ✓ Besøk hos noen fylkeskommuner, Landbruks- og matdepartementet, Statens Landbruksforvaltning og på Stortinget.
- ✓ Besøk i diverse organisasjoner og på skoler (Naturvernforbundet, Norges handelshøgskole)

I vedlegg 1 og 2 fins alle statusrapporter som er lagt frem for styringsgruppen og fylkesmannsgruppen i hele prosjektperioden.



Fylkesmannen i Nordland sin samling for kommunale skogfunksjonærer; Fauske 22. mars 2012

8.2 Nyheter på nettsida og pr. epost

Siden starten av nettsida til Kystskogbruket i september 2010 har prosjektleder lagt inn tilsammen 65 nyheter, de fleste har prosjektleder produsert selv. Dette utgjør ca. 40 % av alle nyhetene som er lagt inn i perioden.

I hele perioden har prosjektleder hver uke sendt ut nyheter innefor prosjektets tema til en kontaktgruppe i Kystskogbruket. På forhånd har prosjektleder stilt spørsmål om den enkelte vil stå på lista og få denne infoen tilsendt. Tilsammen dreier dette seg om ca. 60 nyhetsmeldinger i prosjektperioden. Tilbakemeldingene har vært så gode at prosjektleder har utført dette i hele perioden og frem til i dag.

9. Økonomi

Skogsveiprosjektet er i alle 4 år finansiert av fellesdelen av «kystskogmidlene». Det er hvert år produsert budsjett og regnskap som er fremlagt og godkjent av prosjektgruppen og styringsgruppen/ fylkesmannsgruppen. Regnskapsansvarlig ved Mære Landbruksskole har

ført regnskapet og de årlige regnskapene ligger i dok. 55, vedlegg 4.

I tabell 2 under er budsjett og regnskapstall for hele perioden satt opp. Det må merkes at over/underskudd det enkelte år er lagt til/trukket fra neste år. Deretter er fylkenene sin del beregnet og søkt fylkesmannen om å få utbetalt (kalt finansiering budsjett). Innbetalt sum fra fylkene er kalt «finansiering regnskap».

«Kostnader regnskap» er årlige virkelige kostnader i prosjektet. Overskudd/underskudd det enkelte år fremkommer som differansen mellom «finansiering regnskap» og «kostnader regnskap».

År 2012 er ikke slutført når denne rapporten er skrevet men viser et underskudd på kr 1318,- når utestående krav i fylkene blir innbetalt.

Tabell 2: Regnskapstall for skogsveiprojektet 2008 - 2012

Budsjett og regnskapstall for Skogsveiprojektet 2008 - 2012					
	2008	2009	2010	2011	2012
Kostnader budsjett	927 500	1 100 000	1 100 000	1 000 000	1 007 585
Finansiering budsjett	927 500	1 018 750	1 100 000	1 000 000	1 007 585
Finansiering regnskap	721 211	1 019 008	1 174 976	1 001 500	856 971
Kostnader regnskap	7 212	944 032	1 185 466	933 915	1 037 289
Over/ Underskudd (-)	713 999	74 976	-10 490	7 585 *	-180 318
* Utestående fordringer (2012) er kr 179 000. Hvis alle fylker betaler utestående krav blir resultatet kr - 1 318,- i 2012.					

10. Dokumentasjon

10.1

Punktet viser til vedlegg 1. Her fins datofestede saksutgreiinger/statusrapporter for hovedplan-arbeidet og som er lagt frem for prosjektgruppen og fylkesmannsgruppen i hele prosjektperioden. Disse er arkivert som vedlegg 1 i droppboks og som vedlegg til denne rapporten under «dokumenter» på nettsiden til Kystskogbruket.

10.2

Punktet viser til vedlegg 2.

Her fins datofestede saksutgreiinger/statusrapporter for arbeidet med tømmerkaier og som er lagt frem for prosjektgruppen og fylkesmannsgruppen i hele prosjektperioden. Disse er arkivert som vedlegg 2 i droppboks og som vedlegg til denne rapporten under «dokumenter» på nettsiden til Kystskogbruket.

10.3

Punktet viser til vedlegg 3

Her fins en møtelogg med oppgitt, årstall, dato, sted, hending/tema og nummer på fremlagt dokument. Denne møteloggen er arkivert som vedlegg 3 i droppboks og som vedlegg til denne rapporten under «dokumenter» på nettsiden til Kystskogbruket.

10.4

Punktet viser til vedlegg 4

Alle dokumenter (foredrag, avtaler, maler osv.) er nummerert i møteloggen (se punkt 10.3). Disse dokumentene er arkivert som vedlegg 4 i droppboks og som vedlegg til denne rapporten under «dokumenter» på nettsiden til Kystskogbruket.