

Rapport

Infrastruktur (skogsveier, skogsdrift i bratt terreng og offentlige veier)

*Inngår som del av prosjektet Gjennomføring av Infrastrukturprogrammet i Kystskogbruket
Prosjektperioden 01.06.17- 01.09.18*



INNHOOLD

| | <u>Side</u> |
|--|-------------|
| 1. Bakgrunn | 2 |
| 2. Målsetting og prosjektmål | 3 |
| 3. Gjennomføring av prosjektet | 4 |
| 4. Prosjekt kommunale veier | 7 |
| 5. Investeringer/ statstilskudd til skogsveier/ skogsdrift i bratt terreng | 12 |
| 6. Informasjon og markedsføring | 15 |
| 7. Videre arbeid | 17 |
| 8. Regnskap | 17 |

Bilde: Taubaneentreprenør Vidar Rørvik held innlegg under taubanesamlinga og årsmøte i Norsk Taubanelag i Ørsta 30. juni 2017

1. Bakgrunn

Dette prosjektet er en videreføring av de foregående prosjektene i kystskogbruket (se under) og gjelder skogsveier, skogsdrift i bratt terreng og offentlige veier (for tømmerkaier gjelder egne prosjekter i disse årene).

- ✓ Skogsveiprojektet 2009 – 12
- ✓ Skogsveiprojektet 2013
- ✓ Skogsveiprojektet 2014
- ✓ Infrastruktur i Kystskogbruket 2015-16 (01.04.15 -31.05.16)

Viktige bakgrunnsdokumenter er også

- *Melding om kystskogbruket (2008)*
- *Melding om kystskogbruket (2015)*

De siste årene har det vært et økende fokus på å bedre infrastrukturen for skogsvirke fra stubbe til industri i kystskogfylkene. Dette gjelder skogeiere, eiere av kaier og veier, de som omsetter tømmer og ikke minst politikere. Hovedplanarbeidet i kystskogbruket, Sintef-rapporten «Transport av skogsvirke i kyststrøk» (2011) og Infrastrukturprogrammet (2015) har dokumentert behovene og har betydd mye for den økende interessen og økende satsingen på flere plan.

Tilskudd til skogsveier er doblet siden 2012, og det er gitt signaler om ytterligere økning fremover. Mye bratt terreng i kystskogfylkene bidrar til økt bruk av taubaner. Taubaner har også vist seg å være eneste effektive driftsmåte i orkanskadd skog i bratt terreng.

Det har også vært et økende fokus på å fjerne flaskehals. Når det gjelder flaskehals for tømmertransporten er de fleste kystskogfylker dårligst stilt i landet, da en betydelig del av det kommunale veinettet fortsatt ikke er tillatt for å kjøre vogntog. Her trengs en stor innsats for å skrive opp veiene. Som oftest vil det medføre utbedringer og investeringer. Kystskogbruket har siste året satt i gang et arbeid for å bedre de kommunale veiene for tømmertransport.

I 2016 ble hovedprosjektet «Gjennomføring av Infrastrukturprogrammet 2016-19» etablert. Infrastrukturprogrammet (2015) satte fokus på hele transportåren fra stubbe til industri, og har prioritert en utbygging i tid og sted frem til 2040. Prosjektperioden første året var 01.06.16 – 01.06.17. Dette prosjektet som nå rapporteres er 2. del av dette hovedprosjektet, dvs. for perioden 01.06.17 – 01.09.18 og gjelder altså spesifikt skogsveier, skogsdrift i bratt terreng og offentlige veier. Prosjektperioden gikk altså ut 1. september i år.

Nåværende prosjekt gjelder 3. del av perioden, dvs. 01.09.18 – 01.11.19.

2. Målsetting og prosjektmål

Melding om kystskogbruket (2015) viser til de sterkt voksende skogressurser i kystskogfylkene, mye basert på skogreisningen etter krigen. SKOG22 oppgir en potensiell 4- dobling av verdiskapingen frem til 2014. Men for å oppnå denne økning i verdiskapingen i kystskogfylkene må det gjennomføres en ekstraordinær satsing på infrastruktur. Infrastrukturprogrammet dokumenterer behovet for en ekstraordinær satsing de neste årene. Målsetting med dette prosjektet er å bidra til å realisere Infrastrukturprogrammet i Kystskogbruket.

2.1 Hovedmål for hovedprosjektet

Gjennomføre en helhetlig og målretta utbygging av infrastruktur i kystskogbruket for å realisere de store tømmerressursene som er bygd opp bl.a. som et resultat av skogreisningen.

2.2 Delmål Helhetlige prosesser

- 2.2.1 Generelt bidra til å styrke kunnskapen om helhetlig infrastruktur i skognæringen, hovedsakelig ved egen og delvis innleid kompetanse
- 2.2.2 Bidra til et aktivt samarbeid om tema helhetlig infrastruktur innenfor nettverket i kystskogbruket
- 2.2.3 Regionale og fylkesvise møter med skognæring, forvaltning og ulike organer innenfor transportsektoren
- 2.2.4 Skaffe frem oppdatert informasjon om helhetlig infrastruktur og verdiskaping til publikum og politikere
- 2.2.5 Være en aktiv medspiller til forskning- og utviklingsmiljø innenfor tema infrastruktur og koplet til skognæringen

2.3 Delmål skogsveier og skogsdrift i bratt terreng

- 2.3.1 Bidra til å få fullført arbeidet med hovedplaner i kystskogfylkene
- 2.3.2 Bidra til å få iverksette hovedplanene (Fra 10 til 1)
- 2.3.3 Bidra til bedre veiplanlegging og kopling til skogsdrift med taubaner
- 2.3.4 Oppbygging av kunnskap og kompetanse om skogsveier og skogsdrift med taubaner i bratt terreng

2.4 Delmål flaskehals for tømmertransport på offentlige veier

- 2.4.1 Bidra til gode prosesser i fylkene med prioritering av utbedring av flaskehals på offentlig veinett
- 2.4.2 Bidra til å få gjennomført det nasjonale flaskehalsprosjektet i alle kystskogfylkene
- 2.4.3 Bidra til prosesser i kystskogfylkene for oppskrivning av gjeldene dimensjonering av aksellast og vogntogglende (veilista)
- 2.4.4 Bidra til prosesser som får vurdert om tidsbegrenset dispensasjon fra gjeldene forskrift som regulerer vogntogglende og aksellast kan innføres.
- 2.4.5 Oppbygging av kunnskap og kompetanse om flaskehals for tømmertransport på offentlige veier.

3. Gjennomføring av prosjektet

3.1 Helhetlige og samordna infrastrukturprosesser

Prosjektet skal bidra til og felles tilrettelegge for;

- ✓ Gjennomføre årlige fylkesvise samlinger med tema Infrastrukturprogrammet i samarbeid med fylkesmannen og de fylkesvise skognæringsforum
- ✓ Jevnlige møter med Skognæringa Kyst, Felles fylkeskommunalt Oppfølgingsprogram, Fylkesmannsgruppa i kystskogbruket for å informere og målrette arbeidet gjennom pågående prosesser, resultater og utfordringer

Det har vært gjennomført 3 regionmøter 2018 der infrastruktur i kystskogfylkene har vært et av flere sentrale tema. Inviterte til disse møtene har vært fylkeskommunen (administrativt og politisk), fylkesmannsgruppa, de fylkesvise skogforum, fylkesmannsgruppa, Skognæringa Kyst og ikke minst representanter for skogeierne.

Møtene ble gjennomført i Bergen, Stjørdal og Tromsø. Disse møtene har vært viktige for å få frem informasjon arbeidet med hovedplaner, utbygging av skogsveier, vilkår for taubanedrift og ikke minst om behovet for å skrive opp offentlige veier som er viktige for tømmertransporten. Særlig har det blitt mye fokus på kommunale veier. Det har vært godt oppmøte på disse regionale samlingene.

- ✓ Ha god og jevnlig kontakt med Landbruks- og matdepartementet og Landbruksdirektoratet.

Det har vært årlige møter mellom Landbruksdirektoratet og Skognæringa Kyst. Infrastruktur i skogbruket har vært et viktig tema og prosjektleder har deltatt.

- ✓ Delta i møter og på fagdager der tema er fokus på nye forsknings- og utviklingsoppgaver Dette har vært tema på flere møter i nettverket i Kystskogbruket. Det er i løpet av året satt i gang et prosjekt for å få fjernet flaskehals for tømmertransporten på kommunale veier. Se spesiell omtale av dette nedenfor.

- ✓ Ukentlig informasjon om prosesser og resultater kring infrastruktur og verdiskaping internt i næringen og utad til publikum og politikere.

Det er som tidligere år brukt mye tid på informasjon, - både internt og eksternt. Nettsiden til kystskogbruket har vært mye brukt og det er også utviklet en sterkere kopling til facebook siden til kystskogbruket. Dette har medført mer eksternt informasjon om arbeidet i kystskogbruket og i dette prosjektet.

3.2 Skogsveier og skogsdrift med taubaner i bratt terreng

Prosjektet skal bidra til og felles tilrettelegge for;

- ✓ Å slutføre arbeidet med hovedplaner, særlig i fylkene Vest-Agder og Nordland.

Det er utført noe arbeid med hovedplaner siste året. Dette gjelder mest i Trøndelag der det er utarbeidd 9 nye hovedplaner og 7 er ferdig handsama politisk, se status i tabell 1. I fylkene Nordland og Vest-Agder har det ikke skjedd mye innenfor hovedplanarbeidet siste året.

I Nordland er det derimot etablert en privat veiplanlegger som det er knyttet store forhåpninger til. Dette har allerede gitt resultater ved at det er fremkommet nye veisøknader. I tillegg er det planer om å etablere en pådriver på Helgeland i fylkeskommunal regi, denne skal etter planen også arbeidet med veiplanlegging. I Vest-Agder har det vært mangel på kapasitet og lite er utført i perioden. På Vestlandet er det ikke utført noe arbeid med hovedplaner dette året.

| FYLKE | Ajourføring/ identifisering av eksisterende traktorveier og skogsbilveier (antall kommuner) | | | | | | | | | Hovedplan for fremtidige skogsveier (antall kommuner) | | | | Tal km planlagt skogsbilvei og traktorvei (km) | | |
|-----------------|--|---------------------------------|---|--|--|--|---|--|---|---|---------------------|---------------------------------|---|---|------------------|----------------------------------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 17 |
| | Totalt antall kommuner | Ikke ajourført av skogbruket nå | Manus for traktorveier sendt Kartverket i fylkene | Manus for traktorveier mottatt av Kartverket i fylkene | Traktorveier lagt inn i FKB.veg ved Kartverket i fylkene | Manus for skogsbilveier sendt Kartverket i fylkene | Manus for skogsbilveier mottatt av Kartverket i fylkene | Manus for skogsbilveier mottatt av Kartverket på Ringerike | Skogsbilveier lagt inn i NVDB ved Kartverket på Ringerike | Tegna på kart | Ferdig digitalisert | Hovedplan utarbeidet "temaplan" | Hovedplan "temaplan" politisk behandlet | Bilvei Nybygging | Bilvei ombygging | Traktorvei Nybygging + Ombygging |
| Vest Agder | 15 | 0 | 3 | 3 | 0 | 3 | 3 | 3 | 3 | 4 | 4 | 4 | | | | |
| Rogaland | 26 | 10 | 16 | 16 | 0 | 16 | 16 | 16 | 14 | 17 | 17 | | | 141 | 51 | |
| Hordaland | 33 | 8 | 25 | 25 | 3 | 24 | 24 | 23 | 23 | 24 | 24 | 3 | 3 | 490 | 124 | |
| Sogn og Fj. | 26 | 1 | 26 | 25 | 26 | 25 | 15 | 15 | 15 | 25 | 25 | 4 | 3 | 600 | | |
| Møre og Romsdal | 36 | 4 | 0 | 0 | 0 | 16 | 16 | 16 | 16 | 17 | 7 | | | | | |
| Sør-Trøndelag | 25 | 8 | 17 | 17 | 17 | 17 | 17 | 17 | 17 | 19 | 19 | 9 | 7 | 210 | 420 | |
| Nord-Trøndelag | 23 | 2 | 21 | 21 | 21 | 21 | 21 | 21 | 21 | 22 | 22 | 20 | 8 | 256 | 177 | |
| Nordland | 44 | 9 | 29 | 29 | 3 | 29 | 28 | 26 | 26 | 18 | 14 | 3 | 2 | | | |
| Troms | 24 | 3 | 20 | 13 | 1 | 21 | 21 | 21 | 21 | 22 | 22 | | | 502 | 270 | |
| Finnmark | 19 | 15 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 | 4 | 4 | 0 | 0 | | | | | |
| SUM | 271 | 60 | 157 | 149 | 71 | 176 | 165 | 162 | 160 | 168 | 154 | 43 | 23 | 2199 | 867 | 1582 |

Tabell 1. Status for hovedplanarbeidet i kystskogfylkene pr. 01.09.18

✓ Utvikle prosesser for vedlikehold/ oppdatering av hovedplaner for skogsveier og etablere et fast nettsted for permanent lagring av denne informasjonen.
Alle hovedplaner ligger nå på Kilden, under Skogportalen til NIBIO.

✓ I samarbeid med taubanelaget arrangere årlige samlinger der tema skogsdrift i bratt terreng og veibyging er tema.

Landbruks- og matminister Jon Georg Dale deltok på en taubanesamling i Ørsta 30. juni 2017. Samtidig ble årsmøtet i taubanelaget gjennomført. På nettsida til Kystskogbruket 09.07.17 kan vi lese:

«Dette var første gongen ein norsk «landbruksminister» møtte Norsk Taubanelag. Eit lag som i tidlegare tider representerte svært mange som dreiv hogst i bratt terreng i Norge. Effektivisering og mindre hogst i bratt terreng, har ført til langt mindre medlemmer i dag. Det var likevel folksamt i skogen på Steinnesstranda i Ørsta fredag 30. juni 2017 då landbruks- og matminister Jon Georg Dale entra talarstolen, ein talarstol av trevirke som Dale meinte måtte vere verdas finaste.

Dale minna om at regjeringa har sterkt prioritert å satse på ein betre infrastruktur i skogbruket, særleg skogsveigar og tømmerkaier men også medverka til at dei offentlege vegane har blitt betre.

- Men mykje gjenstår og vi vil følgje opp vidare sa Dale som la til at han ville utfordre Kystskogbruket og Allskog til å setje i verk tiltak for å få ned kostnadane.

- Og eg vil invitere skognæringa til ein dugnad på det. Kva er dei første lågthengane fruktene vi kan ta no, - kva kan vi utvikle i lag som gjer at vi kan få kostnaden ned sa landbruksministeren»

Les mer fra fagdagen og årsmøte i Ørsta den 09.07.17 her:

http://www.kystskogbruket.no/artikkel.cfm?ID_art=4965

✓ Jevnlig markedsføring og informasjonsutveksling av arbeidet med skogsveier og taubaner i kystskogbruket, - primært via nettsiden www.kystskogbruket.no
Se eget punkt 6 i denne rapporten.

3.3 Flaskehalsar for tømmertransport på offentlige veier

Prosjektet skal bidra til og felles tilrettelegge for;

- ✓ Delta i arbeidet med det nasjonale flaskehalsprosjektet i 2016/17 og formidle denne informasjonen i nettverket i kystskogbruket.

Hovedprosjektet (et nasjonalt flaskehalsprosjekt) som ble startet opp i regi av Norges Skogeierforbund i 2013 ble avsluttet i løpet av 2018 uten resultater for kystskogfylkene. Dette var et relativt stort prosjekt der NIBIO og Skogdata ble trekt inn i flere faser. For å fremskaffe gode fremtidige, prognostiserte data for hogstkvantum fra kystskogfylkene, ble det bestemt at det skulle igangsettes et eget underprosjekt som NIBIO skulle gjennomføre. Da søknaden for dette underprosjektet ble sendt til Skogtiltaksfondet og Utviklingsfondet for skogbruk høsten 2016 trekte Skogeierforbundet seg, og det ble heller ikke bevilget penger fra fondene. Etter hvert ble det også klart at selve hovedprosjektet heller ikke ble gjennomført i sin helhet, og ble etter det vi kjenner til avsluttet sommeren 2018. Det ble ikke fremskaffet noen flaskehalsdata for kystskogfylkene i dette prosjektet.

- ✓ Bidra til å kvalitetssikre virkesdata i flaskehalsprosjektet (2016/17) og senere formidle resultatene i nettverket i kystskogbruket, mot publikum og politikere.

Siden det nasjonale flaskehalsprosjektet ikke ble gjennomført, har kystskogbruket tatt initiativ til et eget prosjekt. Siden det er de kommunale veiene som har de største flaskehalsene for tømmertransport i kystskogfylkene ble prosjektet: «Bedre kommunale veier for tømmertransport i kystskogfylkene» startet opp i 2018. Se egen omtale i punkt 4.

- ✓ I samarbeid med skognæringen og Statens Veivesen raskt få vurdert om en tidsbegrenset dispensasjon fra gjeldene forskrift som regulerer tillatt vogntoglengde og aksellast kan innføres.

Arbeidet med å få vurdert dispensasjon ble startet opp høste 2016. I løpet av 2017 ble det klart at Norges Skogeierforbund skulle overta dette arbeidet. Etter det vi kjenner til, er det ikke blitt noen avklaring på spørsmålet om å åpne for en dispensasjon for tømmertransport.

Kystskogbruket og prosjektleder for infrastruktur har ikke engasjert seg noe mer i dette. Tema er elles omtalt i rapporten «Infrastruktur i Kystskogbruket 2015 -16» for perioden 01.04.15 – 31.05.16.

- ✓ Kontinuerlig oppbygging og sikring av dokumenterbar kunnskap og kompetanse om flaskehalsar for tømmertransport på offentlige veier.

Kystskogbruket og Skognæringa Kyst ønsker å prioritere arbeidet med flaskehalsar for tømmertransport og ønsker at noe av dette arbeidet skal gjennomføres av prosjektleder innenfor infrastruktur i kystskogbruket. Dette vil bli intensivert fremover.

- ✓ Jevnlig markedsføring og informasjonsutveksling av arbeidet med flaskehalsar for tømmertransport på offentlige veier i kystskogfylkene, - primært via nettsiden

www.kystskogbruket.no

Se eget punkt 6 i denne rapporten.

4. Prosjekt kommunale veier

«Bedre kommunale veier for tømmertransport i kystskogfylkene»

I Norge er det siste årene rettet stadig større fokus på oppskrivning av riksveier og fylkesveier for tømmervogntog med tillatt vogntoglengde 24 meter og aksellast 60 tonn.

I kystskogfylkene er det særdeles store flaskehalsar for tømmertransport på kommunale- og fylkeskommunale veier. Ofte er tillatt vogntoglengde 12,4 meter og det er derfor ikke tillatt å kjøre vogntog. Dette har vært et kjent fenomen i flere 10-år og relativt lite er gjort. I mange tilfeller er det kjørt «ulovlig» og i andre tilfeller er det gitt en dispensasjon (det er ikke tillatt å gi dispensasjon idag), i atter andre tilfeller er skogdrift ikke gjennomført på grunn av flaskehalsar for tømmertransporten og dertil store kostnader. Kippkjøring koster i gjennomsnitt 30 kroner pr. kubikkmeter for skogeier. I tillegg er det også slik at transportøren også taper både penger og tid på denne type urasjonell tømmertransport.

4.1 Derfor trengs en videre satsing på å utbedre flaskehalsar for tømmertransport på kommunale veier

De kommunale veiene i flere av kystskogfylkene er lite egnet for tømmertransport fordi de fleste veiene ikke er åpnet for vogntog, se figur 1. I Region Vest (Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane) er pr. i dag 75% av de kommunale veiene ikke tillatt for vogntog, dvs. bare godkjent for lengde 15,5 eller 12,4 meter (enkel bil uten henger). I Møre og Romsdal er 50% av de kommunale veinettet ikke godkjent for vogntog. Men også i mange kommuner i innlandet fins tilsvarende dårlige kommuneveier. I tillegg er det også store begrensninger på tillatt totalvekt, se figur 2. Det er knapt noen kommuner i kystskogfylkene som har godkjent veier med 60 tonn akseltrykk. Til sammenligning er ca. 60 % av de kommunale veiene i innlandsfylkene godkjent for det. Konklusjonen er at det haster med å gjennomføre en **ekstraordinær** innsats for å bedre det kommunale veinettet som åpner for store tømmermengder.

For tømmertransporten på riks- og fylkesveier er det mindre flaskehalsar sammenlignet med kommunale veier i kystskogfylkene. Det finnes også noen finansieringsordninger via fylke og stat for å bygge ut disse veiene. Når det gjelder kommuneveier, er det bare kommunale midler som er aktuelle for å ruste disse opp. Det har vist seg at kommunene i svært liten grad setter av penger til å utbedre de kommunale veiene. Et mindre tilskudd fra staten vil utvilsomt bidra til større interesse for å ruste opp en kommunal vei med stor betydning for tømmertransporten.

De siste årene er det under kapittel 1149, post 71 i statsbudsjettet (Verdiskapingstiltak i skogbruket) bevilget penger til tømmerkaier og skogsveier. Under dette kapitlet går det m.a. frem; «*Ein formålstenleg infrastruktur, med betre samanhagane standard frå skog til industri og vidare til marknadane, er eit satsingsområde for regjeringa. Som det går fram av Meld.St.6 (2016-2017) Verdier i vekst – Konkurransedyktig skog- og trenæring, er ein god infrastruktur avgjerande for konkurransekrafta til skogsektoren og for sektoren sitt positive bidrag til verdiskaping for distrikta og landet. Løyvinga skal bidra til modernisering og vidareutviklinga av infrastruktur for transport og til andre verdiskapingstiltak i skogbruket*».

Det vil være ønskelig å åpne for at det i tillegg til skogsveier og tømmerkaier innenfor kapittel 1149/71 i LMD sitt statsbudsjett også kan ytes tilskudd til fjerning av flaskehalsar for tømmertransporten på kommunale veier som åpner for store tømmermengder og der en

utbedring gir store transportgevinster. Etter hvert som utbyggingen av tømmerkaier blir ferdig, bør tilskuddet til flaskehalsen på kommunale veier økes noe.

En støtte til fjerning av flaskehalsen på kommunale veier som er viktige for tømmertransport samsvarer med støtten som er gitt til kommunale og private tømmerkaier de siste årene. Når det gjelder søknadsprosesser, vil det være naturlig også å kopiere de gode erfaringene med utbygging av tømmerkaier og legge søknadsbehandlingen til Landbruksdirektoratet. Størrelsen på tilskuddet bør være inntil 30% av totalkostnaden. For å komme i betraktning må kommunen fremlegge en prioritert liste over opprustinger av kommuneveiene og dokumentere transportgevinst, dvs. investeringskostnad sett i forhold til kubikkmasse og tilsvarende innsparte transportkostnader for tømmertransporten på den enkelte vei. Kommunen må også dokumentere at veien etter fjerning av flaskehalsen vil bli skrevet opp i henhold til veilisten, og som et minimum til tillatt vogntoglengde 19.5 meter. Kystskogbruket har utarbeidet et Infrastrukturprogram (2015) der også flaskehalsen på kommunale veier er inkludert. Materialet fra dette arbeidet vil sammen med annen oppdatert informasjon om kommunale veier i Norge bli utviklet videre og hjelpe kommunene med data for å få frem transportgevinst og en prioritert liste.

På grunnlag av veilister, ulike analyser de siste årene og kontakt med fylkesskogmestrene i kystskogfylkene, vil det ventelig være snakk om 5-15 aktuelle kommunale veier i hvert fylke. Det vil være aktuelt å nytte lokale konsulenter og entreprenører og kostnaden pr. anlegg vil ventelig variere mellom 0,5 og 10 millioner kroner. Vi forutsetter at anlegg som krever nye traseer og/ eller er særlig kostbare, ikke vil være aktuelle for denne ordningen fordi transportgevinsten vil bli for lav. Kostnader for utbedring av denne type flaskehalsen på kommunale veier vil også være betydelig lavere enn hva som er normer for fylkes- og riksveier. For kystskogfylkene vil dette totalt koste anslagsvis en halv milliard kroner. Et statlig tilskudd inntil 30% vil utgjøre inntil 150 millioner kroner.

Vi har ikke estimert kostnader for utbedring av kommunale veier i innlandsfylkene. Men det er sannsynlig at når vi inkluderer innlandsfylkene vil det vil øke behovet noe.

En slik ordning som skissert ovenfor vil utløse kommunale midler slik at flaskehalsene blir fjernet. Det vil også føre til en god dialog for å administrativt skrive opp andre kommunale veier i kommunen. Til slutt vil det utvilsomt bli opparbeidet en større lokal interesse for å bedre de offentlige veiene, også fylkesveiene.

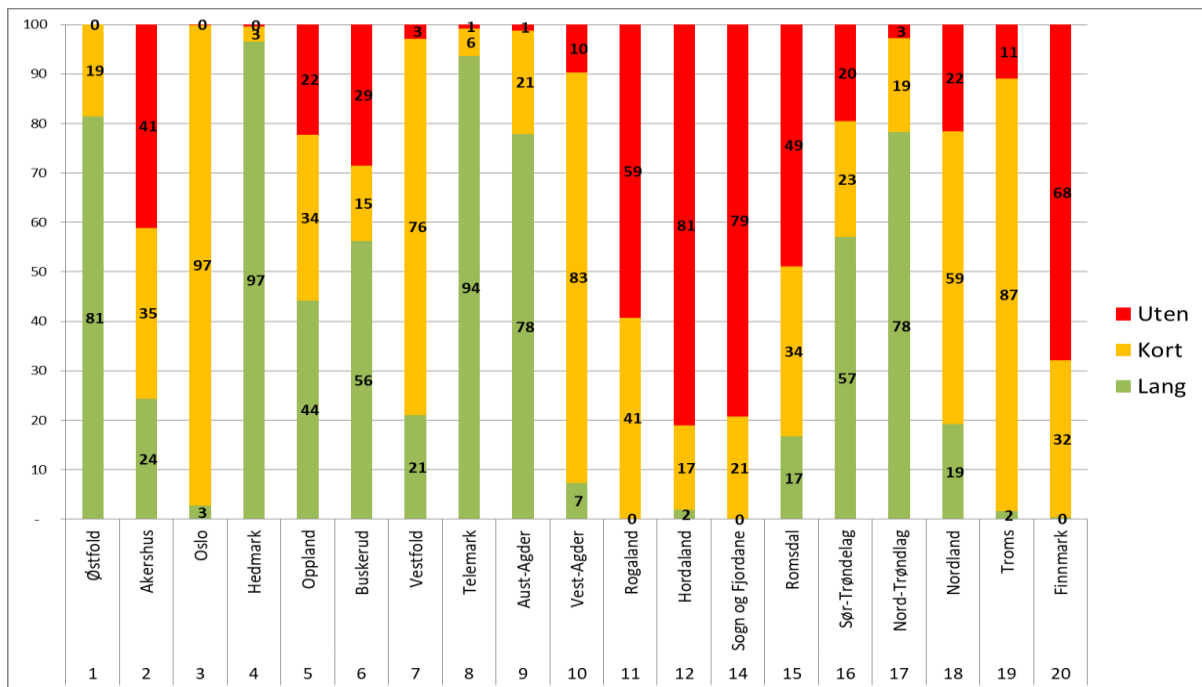


Fig 1. Andel av det kommunale vegnettet som er åpen for langhenger, kort henger og uten henger. (Ref. Statens Vegvesen, Region Øst)

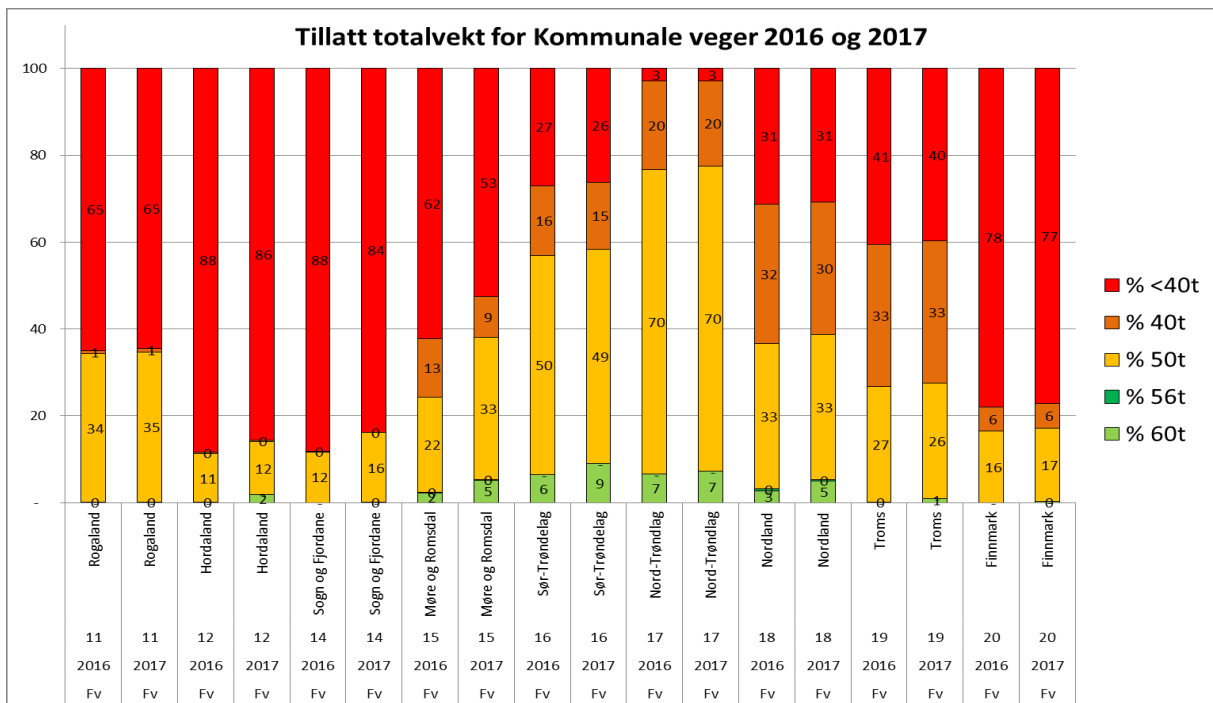


Fig 2. Fordeling av det kommunale vegnettet på Vestlandet, i Trøndelag og i Nord-Norge på totalvektklasser (Ref. Statens Vegvesen, Region Øst)

4.2 Prosjekt: Bedre kommunale veier for tømmertransport i kystskogfylkene

Skognæringa Kyst og Felles fylkeskommunalt styre har bestemt at det skal settes i gang et prosjekt for å få utredet flaskehalser på det kommunale veinettet og samtidig få dokumentert hva dette koster (transportgevinst) og hva som kan gjøres.

Bakgrunn:

Kystskogfylkene har de dårligste kommunale veier i landet, se vedlagte figur 1 og 2 som viser tabell over tillatt vogntoglenge og vektklasse. I noen fylker er inntil 80% av de kommunale veiene ikke tillatt for vogntog.

Kystskogbruket vil arbeide for å bedre kommunale veier i områder med mye skog. Dette vil si primært å medvirke til prosesser for oppskrivning av kommunale veier. Noen av veiene kan skrives opp administrativt, men mange av de kommunale veiene har flaskehalser som først må fjernes eller utbedres.

Mål:

Det er ønskelig å få en oversikt over kommunale veier som det ut fra dagens og fremtidig tømmertilgang er ønskelig å skrive opp, enten administrativt eller etter en opprusting der flaskehalser er utbedret eller fjernet. Det er også ønskelig å prioritere disse veiene etter en nytteevaluering basert på en beregnet transportgevinst.

For å teste en metode som kan skaffe denne informasjonen i alle kystskogfylkene vil vi først prøve metoden ut i Sogn og Fjordane (del 1)

Gjennomføring:

Del 1.

1. All tømmertransport i Norge blir i dag registrert i en database hos Skogdata (Tr.prod). Hentested og leveringssted for tømmeret samt tømmerkvantum er registrert. Det er noe varierende hvor lenge denne basen er nyttet i de ulike fylkene, etter det vi kjenner til i minst 2 år.

Første del av prosjektet skal skaffe en oversikt over kommunale og fylkeskommunale veier som er nyttet til tømmertransport og registrert i databasen (Tr.prod) i Sogn og Fjordane.

Før oppdrag i punkt 2 blir påbegynt, skal resultatene i punkt 1 gjøres kjent for oppdragsgiver (kystskogbruket).

Utføres av NIBIO v/ Dag Fjeld.

Tid: 4. kvartal 2018.

2. Beregne transportgevinst for disse transportene (punkt 1) på kommunale- og fylkeskommunale veier i Sogn og Fjordane som er registrert i Tr.prod forutsatt oppskrivning/ opprusting til:

a. Akseltrykk BKT8, vogntoglenge 19,5 meter, 50 tonn totalvekt

b. Akseltrykk BK10, vogntoglenge 24 meter og 60 tonn totalvekt

Utføres av NIBIO v/ Dag Fjeld.

Tid: 4. kvartal 2018.

3. Registrere de viktigste fremtidige kommunale veier med flaskehalser for tømmertransport i Sogn og Fjordane. Det vil si kommunale veier som ikke tilfredstiller 19,5 meter vogntoglenge og/ eller har tillatt aksellast under BKT8. For hver vei skal nåværende veiklasse, fremtidig tømmerkvantum (inntil 2040), hentested (lunneplass) og leveringsted for tømmeret registreres.

Utføres av fylkesskogmester Torkel Hofseth.

Tid: 4 kvartal 2018 og 1. kvartal 2019.

4. Beregne transportgevinster for de kommunale veiene i Sogn og Fjordane fra punkt 3 ovenfor, forutsatt oppskrivning/ opprusting til:

a. Akseltrykk BKT8, vogntoglengde 19,5 meter, 50 tonn totalvekt

b. Akseltrykk BK10, vogntoglengde 24 meter og 60 tonn totalvekt

Det skal utarbeides en kort rapport med tabeller og tekst som forklarer metode, beregninger og resultater.

Utføres av NIBIO v/ Dag Fjeld.

Tid: 1. og 2. kvartal 2019.

5. Definere flaskehals og grovt kalkulere kostnad for fjerning av flaskehals for å skrive opp/oppruste de kommunale veiene fra pkt. 4 ovenfor.

Utføres av: Ennå ikke bestemt.

Tid: 2. kvartal 2019.

Del 2.

1. Skaffe tilsvarende oversikt over viktige kommunale veier for tømmertransport som i Sogn og Fjordane for alle kystskogfylkene og beregne transportgevinster.

Det skal utarbeides en kort rapport med tabeller og tekst som forklarer metode, beregninger og resultater.

Eget prosjekt i regi av NIBIO med flere samarbeidsparter

Tid: 2019

2. Definere flaskehals og grovt kalkulere kostnad for fjerning av flaskehals for å skrive opp/oppruste de kommunale veiene i kystskogfylkene, jfr. pkt. 1 ovenfor.

Utføres av: Ennå ikke bestemt.

Tid: 2019.



Kipping av tømmer, her ved Erdal i Førde kommune, Sogn og Fjordane. Vegen er kommunal (BK10, 12,4 m) og flaskehalsen er i hovedsak denne krappe svingen med svingradius under 10 meter.

5 Investeringer/ statstilskudd til skogsveier og skogsdrift i bratt terreng

5.1 Investeringer/ statstilskudd til skogsveier

Skognæringa Kyst har i flere år gitt innspill til politikere om bevilgninger til skogsveier, skogsdrift i bratt terreng og de siste årene også til flaskehals for tømmertransport på offentlige veier. Bakgrunns materialet er delvis fremskaffet i dette prosjektet.

Det har vært en jamn økning i statstilskudd til skogsveier siden 2012. Dette har ført til en tilsvarende økning i brutto investeringer i skogsbilveier til hele 227 millioner kroner i 2017, se figur 3. Det er relativt mye nyanlegg av skogsbilveier i kystskogfylkene, i innlandet er det relativt mer opprusting til en høyere veiklasse.



Fig. 3 Utviklingen av investeringer i skogsbilveier i Norge 2002 - 2017

Hvordan har så skogeierne i kystskogfylkene svart på denne statlige satsingen så langt? Tabell 1. viser fordelingen av veimidlene fra Landbruksdirektoratet i årene 2009 til 2018. Tallene viser at kystskogfylkene ikke har vært flinke nok til å utnytte økningen i statstilskudd sammenlignet med innlandsfylkene. Andelen har gått ned fra ca. 65 til 55%. Samtidig ser vi tendens til en utflating siste 2 årene da ca. 55% av tilskuddene går til kystskogfylkene. Det er utvilsomt stor interesse fra skogeierne å bygge skogsveier. Utfordringen er å sikre nok plankapasitet, pådrivere og kompetanse innen veiplanlegging. Dette ble understreket fra om lag alle kystskogfylkene etter en forespørsel som ble sendt fra oss 3. april 2018. Det mest uheldige er at hogst blir satt i gang uten at det er tilrettelagt med infrastruktur. Dette påfører skogeier og skogindustri unødige kostnader. Det er spesielt ille fordi skogfond + tilskudd + direkte utgiftsføring av veikostnad er så gunstig at veibyggingen/ opprustingen knapt koster skogeier noe etter skatt. Hogst før veibygging/ veiopprusting foregår mer eller mindre i alle kystskogfylkene og har etter det som blir sagt økt de siste årene. Økt fokus på skogsveiplanlegging og tilsetting av flere planleggere/ pådrivere er det eneste som vil hjelpe, - og det haster.

Av kystskogfylkene kan vi legge merke til at Troms har satset mye på skogsveibygging og fylket har økt bruken av statlige tilskudd fra 2,7 millioner kroner i 2009 til hele 6,5 millioner kroner i 2018. Nabofylket i sør har hatt en tilsvarende sterk tilbakegang.

| Sammenligning av tildelingen av statstilskudd til veibygging | | | | | | | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 og 2018 (alle tal x 1000 kr) | | | | | | | | | | |
| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
| Østfold | 800 | 800 | 900 | 1000 | 1100 | 1800 | 2900 | 3300 | 3500 | 3500 |
| Oslo og Akershus | 500 | 650 | 550 | 500 | 500 | 1000 | 1500 | 2000 | 1500 | 2000 |
| Hedmark | 3700 | 3000 | 1900 | 3400 | 4000 | 4700 | 10000 | 10700 | 11000 | 12000 |
| Oppland | 4500 | 5250 | 5700 | 5700 | 5400 | 7900 | 11000 | 10300 | 10500 | 9500 |
| Buskerud | 3000 | 3800 | 3800 | 3700 | 3600 | 4900 | 8800 | 8700 | 10000 | 9500 |
| Vestfold | 1300 | 2000 | 2000 | 3000 | 3000 | 4000 | 4100 | 4000 | 4000 | 3500 |
| Telemark | 3500 | 4100 | 4200 | 4000 | 3600 | 4700 | 6500 | 6000 | 7000 | 5500 |
| Aust-Agder | 3100 | 3500 | 3600 | 3400 | 3300 | 4200 | 5500 | 6000 | 6000 | 5500 |
| SUM Innland | 20400 | 23100 | 22650 | 24700 | 24500 | 33200 | 50300 | 51000 | 53500 | 51000 |
| Kyst % av totalt | 34,6 | 35,0 | 34,3 | 37,4 | 35,5 | 37,3 | 41,6 | 41,5 | 45,3 | |
| Vest-Agder | 1900 | 2100 | 2100 | 2000 | 2100 | 2550 | 3400 | 6000 | 6000 | 6500 |
| Rogaland | 2600 | 2900 | 2800 | 2800 | 2300 | 3000 | 3500 | 4000 | 4000 | 4000 |
| Hordaland | 5900 | 6000 | 5950 | 5500 | 4900 | 6900 | 11400 | 13000 | 9000 | 9000 |
| Sogn- og fjordane | 6800 | 6500 | 6400 | 5700 | 8800 | 8850 | 10000 | 8500 | 9000 | 9000 |
| Møre- og Romsdal | 3500 | 4000 | 4000 | 4800 | 6200 | 6850 | 10100 | 8700 | 8500 | 8500 |
| Sør-Trøndelag | 5000 | 6300 | 6500 | 5200 | 5400 | 7700 | 9500 | 9500 | 8500 | |
| Nord-Trøndelag | 5100 | 6600 | 6900 | 6900 | 7800 | 10900 | 12300 | 10900 | 10500 | 16000 |
| Nordland | 4800 | 5100 | 5100 | 5000 | 4100 | 4750 | 5000 | 5500 | 3000 | 2000 |
| Troms | 2700 | 3000 | 3200 | 3100 | 2700 | 3950 | 4900 | 4800 | 5000 | 6500 |
| Finnmark | 300 | 400 | 400 | 300 | 200 | 350 | 500 | 1100 | 1000 | 500 |
| Sum Kyst | 38600 | 42900 | 43350 | 41300 | 44500 | 55800 | 70600 | 72000 | 64500 | 62000 |
| Kyst % av totalt | 65,4 | 65,0 | 65,7 | 62,6 | 64,5 | 62,7 | 58,4 | 58,5 | 54,7 | 54,8 |
| Total sum | 59000 | 66000 | 66000 | 66000 | 69000 | 89000 | 120900 | 123000 | 118000 | 113000 |

Tabell 1. Fylkesvis utvikling av statstilskudd til skogsveier (inkl. bratt terreng) 2009 – 18
Tallene gjelder første gangs tildeling og det er ikke tatt hensyn til endringer (økning eller reduksjon) i løpet av året.



Nybygd skogsbilvei, Bergsnaua, Sørreisa i Troms. Legg merke til det fine skogsterrenget etter hogst av bjørkeskog. Gode skogsveger, god planlegging av skogsdriftene og en effektiv logistikk fra skog til foredlingsindustri vil bedre rammevilkårene for satsinga på bioenergi i Troms.

Foto: Brynjar Jørgensen

5.2 Skogsdrift i bratt terreng

I kystskogfylkene er ca. 40 % av det produktive skogarealet i taubaneterreng, se også Melding om kystskogbruket (2015). Statstilskudd til skogsveier har historisk sett inkludert støtte til skogsdrift i bratt terreng. I 2015 ble bruken av tilskuddet til skogsdrift i bratt terreng innskrenket til bare å gjelde tilskudd til bruk av taubane i bratt terreng.

I tillegg til stort behov for taubanedrift i bratt terreng i Norge, har taubanene vært særdeles viktige ved opprydding i orkanskadde skog. De siste årene har det betydd mye i fylkene fra Rogaland til og med Møre og Romsdal. Uten taubaner ville denne oppryddingen mange steder ikke latt seg gjennomføre. Dette er også et viktig moment for å ta vare på en nasjonal kompetanse innenfor taubanemiljøet

I et innspill til Landbruksdirektoratet sommeren 2017 konkluderte Allskog, Vestskog, Nortømmer og SB Skog med at skogeierne i kystskogfylkene ventelig vil doble hogsten i bratt terreng i neste tiårs periode. Bakgrunnen for dette er dokumenterte data som viser at inntil 40% av det produktive skogarealet i flere av kystskogfylka har en helning på minst 50 % og bør avvirkes ved hjelp av taubaner. Stadig mer av skogen fra skogreisningen etter krigen kommer i dette bratte skogsterrenget, og skogeierne vil gjerne hogge skogen når den er hogstmoden. Se oppslag her

http://www.kystskogbruket.no/artikkel.cfm?ID_art=4961

Helge Kårstad er sekretær i Norsk Taubanelag. Under årsmøtet til Norsk Taubanelag i Ørsta 30. juni 2017 utfordra også Jon Georg Dale skognæringa til å få ned kostnadene. - «*Kva er dei første lågthengane fruktene vi kan ta no, og kva kan vi utvikle i lag som gjer at vi kan få kostnaden ned*» spurde m.a. landbruksministeren den gongen.

I ei melding fra Landbruksdirektoratet våren 2018 ble det spesielt omtalt at tilskuddet til taubane kunne økes med 1 million kroner. Dette ble godt mottatt av næringen og lederen i Taubanelaget Torbjørn Frivik uttalte følgene: «*På sett og vis har ministeren levert, og no er det opp til oss. Det er også gledeleg at den politiske leiinga med landbruks- og matminister Jon Georg Dale i spissen ser kor viktig det er å oppretthalde eit effektivt og framtidsretta taubanemiljø i landet*».

5.3 En vinsj som reduserer taubaneterrenget

En vinsj som held hogstmaskina i bratt terreng ble våren 2018 tatt i bruk for første gong i Norge av entreprenørfirma Sunnfjord Skog. Utstyret ble vist frem på en skogdag i Jølster i mai. Daglig leder i firmaet Martin Braanaas Kleppe uttalte på skogdagen: «*Vanlegvis køyrer vi hjulgående hogstutstyr inntil 20 grader (40%) utan problem. Mellom 20 og 30 grader stigning må vi ofte grave enkle driftsvegar og dette kostar pengar. Med denne driftsmåten kan vi gå på skogdrifter i skoglier med stigning inntil 40 grader (80%)*». Han poengterer at vinsjen sikrer driftsmaskinene i det bratte terrenget og fører til at alt arbeid med hogst, kapping, sortering og lessing på lassbærer kan gjøres fra styrehuset. Ingen operasjon trenger å utføres manuelt i terrenget. Vinsjen er lett å flytte både i terrenget og mellom skogsdriftene. Dimensjonene er: L = 4,1 m, B = 2,24 m, H = 1,95 m og vekt 7,8 tonn. Trekkraften er 80 kN (8 tonn) og stålwiren er 500 meter.

Det var mange som vart imponerte under demonstrasjonen på skogdagen i Jølster. For det er mye bratt skogterreng i Norge. På Vestlandet regner vi med at inntil 40% av det produktive skogarealet er taubaneterreng (stigning over 28 grader (50%)). Det betyr at denne nye driftsmåten kan gjennomføres på minst en tredel av taubaneterrenget og er et kvantesprang innen skoglig driftsteknisk utvikling i Norge. Og da har vi trekt fra skogterreng med store steiner, ufser og stup som uansett vil være taubaneterreng.

Torbjørn Frivik er største taubaneentreprenør i Norge. Selv har han stor tru på denne driftsmåten og mener at det er et godt alternativ til taubaner i en del av det tradisjonelle

taubaneterrenget. Og det sikrer generelt skogsdrifter med hjulgående utstyr i bratt terreng. Men det krev at lisidene har noenlunde jamn stigning uten for mye stor stein, ufser og hammarslag. Frivik legger stor vekt på at driftsmåten sikrer arbeidet i bratt terreng og fører til mindre manuelt arbeid. I så måte vil dette også gjøre rekruttering av mannskap lettere. Og sist men ikke minst reduserer en bygging av driftsveger i det bratte terrenget. Dette er gunstig for kostnadene og er selvsagt en god miljøsak.

Vi vil til slutt presisere at god driftsplanlegging og bygging av gode skogsbilveier, velteplasser, møteplasser og snuplasser er fortsatt helt avgjørende for en god totaløkonomi i skogbruket om en driver med taubane eller denne nye driftsmåten ved hjelp av traction winch.

Les mer om denne vinsjen her: http://www.kystskogbruket.no/artikkel.cfm?ID_art=7077



Jølster 11. mai 2018. Sentrale aktører fremfor den første T Winch i Skandinavia. F.v. Martin Braanaas Kleppe og Tarje Sjursæter Kusslid i Sunnfjord Skog AS, Torbjørn Frivik som forhandler av vinsjen i Skandinavia og til høyre produsenten Markus Krenn fra Ecoforst, Tragöss i Østerrike.

6 Informasjon og markedsføring

Prosjektleder har i prosjektperioden informert om skogsveier, skogsdrift i bratt terreng og flaskehals for tømmertransport på mange møter i regi av Skognæringa Kyst, den fylkeskommunale gruppen og fylkesmannen sin gruppa i kystskogbruket. Det har også vært møter i flere kommuner. Prosjektene om infrastruktur i kystskogbruket har opparbeidet en stor grad av erfaring og kontakter som kan nyttiggjøres av interesserte.

Etter hvert har det det også blitt mange spørsmål om infrastruktur og skogbruk fra media og ulike fagblader innenfor skogbruket. I noen tilfeller har prosjektleder også gått aktivt ut for å få frem informasjon. Det vil alltid være viktig å informere på grunnlag av dokumentert informasjon.

Prosjektleder har jevnlig informert om infrastruktur i kystskogfylkene på nettsida. Denne informasjonen har hele tiden blitt videreformidlet til nettverket i Kystskogbruket og til politikere i kystskogfylkene. Nedenfor følger en oversikt.

Oppslag om virkesterminaler ved sjø på nettsida i perioden 01.06.17 – 01.09.18:

- 09.06.17 Første nord for Dovre
- 12.06.17 Dobling i bratt terreng
- 09.07.17 Utfordra Kystskogbruket til dugnad
- 13.07.17 Trives godt på Mære
- 13.10.17 Sterk satsing på tømmerkaiar og skogsvegar i stastbudsjettet 2018
- 02.01.18 Mest fornøyd
- 09.02.18 Auka ramme for driftstilskot til taubane
- 16.03.18 Hogger 200 kubikk om dagen
- 25.04.18 Vil fjerne flaskehalsar på kommunevegar
- 03.05.18 Tok det opp med ministeren
- 15.05.18 Revolusjonerar skogsdrift i bratt terreng
- 06.07.18 Skogsdrift i et mildere og våtere klima
- 24.08.18 Stor satsing på infrastruktur i skogbruket i Troms



Bedre infrastruktur er ikke noe selvstendig mål, men et verktøy for en større verdiskaping. Bildet viser skogbruksjef i Lofoten og Vesterålen Gjermund Pettersen sammen med grynder Ivan Hansen i Tømmervikgruppen AS som vil bygge ny pallefabrikk og sagbruk på Stokmarknes.

7 Videre arbeid

Det er allerede i gang et nytt prosjektår for å videreføre arbeidet med infrastruktur i kystskogfylkene, dvs. innenfor hovedprosjektet «Gjennomføring av infrastrukturprogrammet 2016 -19». Tømmerkaier blir som vanlig omtalt i eget delprosjekt.

Når det gjelder infrastruktur i kystskogfylkene utenom tømmerkaier, vil prosjektleder prioritere arbeidet med flaskehals på kommunale veier.

Prosjektet og prosjektleder vil delta så mye som mulig når det gjelder å få fart på skogsveiplanlegging, skogsveiutbygging og bedre tilrettelegging for skogsdrift i bratt terreng.

Landbruksdirektoratet har bevilget kr 600 000 til minst et års videre arbeid med tømmerkaier, gjeldene for perioden 01.09.18 – 01.11.19.

Det er videre bevilget kr 1 200 000 til minst et års videre arbeid med skogsveier, skogsdrift i bratt terreng og flaskehals for tømmertransport på offentlige veier, gjeldene for perioden 01.09.18 - 01.11.19.

8. Regnskap

Dette delprosjektet innenfor hovedprosjektet «Gjennomføring av Infrastrukturprogrammet» gjelder infrastruktur i kystskogfylkene (utenom tømmerkaier). Det er finansiert av Kystskogmidler 2017, se brev fra Landbruksdirektoratet 21.04.17. Det ble bevilget kr 1 200 000 og av dette ble kr 900 000 utbetalt i august 2017, se brev fra Landbruksdirektoratet 21.08.18 (deres referanse 16/38934-18).

Prosjektet er nå avsluttet og vi ønsker at resten kr 300 000 blir utbetalt, se regnskap i tabell 2.

Prosjektleder for dette prosjektet er også prosjektleder for et tilsvarende delprosjekt som gjelder tømmerkaier i Kystskogbruket. Prosjektrapport for det andre prosjektet (tømmerkaier) blir levert samtidig med denne.

Styringsgruppe for prosjektet har vært Skognæringa Kyst v/ daglig leder Jan Olsen (nå Ole Bakke) som også har godkjent rapport og regnskap.

Fylkesmannsgruppa har også godkjent prosjektet, rapport og regnskap.

På møtene i Skognæringa Kyst, i den Fylkeskommunale styringsgruppen og i Fylkesmannsgruppen har det jevnlig blitt informert om innhold og resultater i prosjektet, samt gitt informasjon om økonomi til enhver tid.

Regnskapet er ført av Nord-Trøndelag Fylkeskommune v/ Mære Landbruksskole.

Prosjektleder har vært Helge Kårstad.

| Infrastrukturprogrammet minus tømmerkaier 01.06.17-01.09.18 | | | | |
|--|------------------|---------------------|-----------------|----|
| Prosjektnummer: 32957* i 2017 og 200212-200216 fra 2018 | | | | |
| (tall i kroner) | | | | |
| Utgifter | Budsjett | Sum Regnskap | Rest | |
| Prosjektleder | 867 000 | 866 735 | 265 | |
| Reise | 120 000 | 78 194 | 41 806 | |
| Kontor-/adm.utgifter | 60 000 | 73 133 | -13 133 | |
| Prosjektledelse/Leide tjenester | 153 000 | 181 938 | -28 938 | |
| Sum | 1 200 000 | 1 200 000 | - | |
| Finansiering | Budsjett | Sum Regnskap | | |
| Kystskogmidler | 1 200 000 | 900 000 | -300 000 | 1) |
| Landbruksdirektoratet | | - | | |
| | - | | | |
| Sum | 1 200 000 | 900 000 | -300 000 | |
| 1) Gjenstår utbetaling av kr 300 000,-. | | | | |
| Mære, 14.12.18 | | | | |
| Eirik Schønberg | | | | |
| Adm.leder | | | | |

Tabell 2: Regnskap for prosjektet om infrastruktur minus tømmerkaier i perioden 01.06.17 – 01.08.18

Bergen/ Steinkjer 14.12.18

Helge Kårstad
 Prosjektleder

Ole Bakke
 Skognæringa Kyst