

Rapport

Infrastruktur i Kystskogbruket 2015 -16

(perioden 01.04.15 – 31.05.16)



Fig. 1 Skogsdrift i bratt terreng, tilrettelegging av skogsbilvei, standplass, lunneplass og snuplass for vogntog

INNHOOLD

	<u>Side</u>
1. Innledning	2
2. Prosjekt mål	2
3. Bakgrunn	2
4. Møter om Infrastrukturprogrammet	3
5. Statstilskudd til skogsveier og skogsdrift i bratt terreng	7
5.1 Statstilskudd til skogsveier	7
5.2 Statstilskudd til skogsdrift i bratt terreng	9
6. Spesielle utfordringer	9
6.1 Skogsveier	9
6.2 Skogsdrift i bratt terreng	10
6.3 Flaskehals for tømmertransport på offentlige veier	11
6.4 Tømmerkaier	14
6.5 Norfor- prosjektet	14
7. Informasjon og markedsføring	15
8. Videre arbeid	16
9. Regnskap	16

1. Innledning

Dette prosjektet er en videreføring av de to foregående prosjektene i kystskogbruket:

- ✓ Skogsveiprojektet 2009 – 12
- ✓ Skogsveiprojektet 2013
- ✓ Skogsveiprojektet 2014

De siste årene har det vært et økende fokus på å bedre infrastrukturen for skogsvirke fra stubbe til industri. 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 for tømmertransporten. 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, ruste opp veiene og samtidig få vurdert om det kan åpnes for en tidsbegrenset dispensasjonsrett.

Det store fokus på å bedre infrastrukturen har økt fokus på å iverksette tiltak. Prosjektet «Gjennomføring av infrastrukturprogrammet» startet opp 01.06.16. Prosjektet har som navnet sier fokus på iverksetting av infrastrukturtiltak og skal m.a. videreføre arbeidet i dette prosjektet.

2. Prosjektmål

Øke skogaktiviteten i kystfylkene gjennom arbeid med infrastrukturtiltak med vekt på oppfølging av Infrastrukturprogrammet.

(Arbeid knyttet til virkesterminaler ved sjø gjennomføres i eget prosjekt.)

3. Bakgrunn (tidligere prosjekter)

- ✓ Melding om kystskogbruket 2015, Melding om kystskogbruket (2008)
- ✓ Skogsveiprojektet 2009-12, 2013 og 2014
- ✓ Infrastrukturprogrammet
- ✓ NORFOR prosjektet
- ✓ Nasjonal flaskehalsanalyse

Melding om kystskogbruket 2015 prioriterer en videre satsing på infrastruktur høgt.

I oppfølgingen av *Melding om kystskogbruket* som kom i 2008 har det vært arbeidet med

utbygging av infrastrukturen inkludert skogsveger, offentlig vegnett og kaier i kystfylkene. Grunnen til denne prioriteringen har vært manglende utbygging av skogsveier og relativt høge transportkostnader fra stubbe til industri for skogsvirke fra kystskogfylkene sammenlignet med innlandet i Norge.

Skogsveiprosjektet 2009-12, 2013 og 2014 hadde som hovedfokus å utarbeide kommunale hovedplaner for skogsveier. 154 av totalt 212 «skogkommuner» i kystskogfylkene har utarbeidet hovedplaner. Resultatene viste behov for en årlig 4-dobling av veibyggingen i kystskogfylkene i 20 år fremover sammenlignet med aktiviteten inntil 2012. Etter 2012 har det riktignok vært en økning av de statlige tilskuddene til skogsveier og de er doblet i 2015. Men fortsatt gjenstår svært mye og det trengs en ekstraordinær satsing for å kunne oppnå de ønskede resultatene. Dette var noe av grunnen til at *Infrastrukturprogrammet* ble startet opp i 2014. Programmet har som formål å se på sammenhengen mellom skogsveier, flaskehals på offentlige veier og tømmerkaier. Det er utført økonomiske beregninger som optimaliserer investeringene både i tid og sted. SINTEF har i samarbeid med NIBIO utført arbeidet og oppdragsgiver er Skognæringa Kyst.

I stor grad vil dette prosjektet dreie seg om å bidra til å iverksette målene i *Infrastrukturprogrammet* der også resultater fra andre utredninger/rapporter om infrastrukturen i kystskogfylkene blir tekt inn. Arbeid som gjelder skogsveier vil også inkludere utfordringer knyttet til bratt terreng og taubaner.

SINTEF startet i 2014 et 3-årig forskningsbasert prosjekt kalt «Efficient value chains for the forest industry in Coastal Norway», (*NORFOR*) 2014-2017. Tilknyttet dette prosjektet er følgende industrielle og offentlige partnere; Arbor-Hattfjelldal AS, Moelven van Severen AS, Statskog SF, Fylkesmannen i Nordland, Allskog SA, Nordland Fylkeskommune, Mosjøen Havn KF og Skognæringa Kyst SA. Prosjektleder som er engasjert i omsøkt prosjekt vil delta i dette Norfor-prosjektet.

Det er nylig startet opp et *nasjonalt arbeid for å analyserer flaskehals* for tømmertransporten på det offentlige veinettet. Skogdata skal utføre arbeidet. Som del av dette prosjektet er det også påbegynt et arbeid for å skaffe virkesressursdata fra kystskogfylkene. NIBIO er engasjert til å utføre dette arbeidet.

Prosjekteier for den nasjonale flaskehalsanalysen er Norges Skogeierforbund. Også her deltar Skognæringa Kyst v/prosjektleder for dette prosjektet.

4. Møter om Infrastrukturprogrammet

Infrastrukturprogram for kystskogbruket hadde som formål å sette fokus på transporten av skogsvirke fra stubbe til industri, det vil si transport av skogsvirke på skogsveier, offentlige veier og over tømmerkaier. Høsten 2013 fikk Sintef og Skog og Landskap i oppdrag å utføre prosjektet *Infrastrukturprogram i Kystskogbruket* med Skogkurs som prosjektansvarlig. Infrastrukturprogrammet skulle bidra til å framskaffe nødvendig informasjon for å skissere et utbyggingsprogram av infrastruktur som gir de beste samfunnsøkonomiske effekter og

samtidig ivaretar ressursutnyttelsen på beste måte. Programmet skulle ta utgangspunkt i lokalisering av tømmerkaier som framgår i Sintef-rapporten *Transport av skogsvirke i kyststrøk* (2011), *Skogsveiprosjektene i Kystskogbruket* (i perioden 2009-14) og ulike flaskehalsutredninger på det offentlige veinettet. Infrastrukturprogrammet ble overlevert Skognæringa Kyst høsten 2015.

Prosjektleder har bidratt på møter og har også skrevet noen kapitler i Infrastrukturprogrammet om arbeidet med infrastruktur i skogbruket.

Våren og forsommeren 2016 ble det arrangert samlinger i 9 av de 10 kystskogfylkene der tema var gjennomføring av Infrastrukturprogrammet og Melding om Kystskogbruket (2015).

Det var svært god deltakelse på alle møtene og flere fylker har i ettertid fulgt opp med fokus på skogsveier og/ eller tømmerkaier og flaskehals på offentlige veier.

Vi skal gi en kort oppsummering av de viktigste konklusjonene i hvert fylke.

Vest-Agder

Oppskrivning av veinettet er prioritert i fylket. Mye gjenstår. Mesteparten av terrenget i fylket er mulig å avvirke ved hjelp av hjulgående hogstmaskin. Når det gjelder tømmerkaier er utbygging av Mandal prioritert. Denne tømmerkaien fikk statstilskudd i 2016. Når det gjelder skogsveibygging har dette tatt seg kraftig opp i fylket i 2015 og 2016. Men hovedplanarbeidet er ikke gjennomført og relativt mye gjenstår.

Se oppslag her: http://www.kystskogbruket.no/artikkel.cfm?ID_art=810

Rogaland

Hovedplanarbeidet er nesten ferdig og bare noen få kommuner har utarbeidet temaplaner. Fylkesmannen vil stille vilkår om ferdigstilling av hovedplan for å få tilskudd fra 2017.

Veibyggingen har tatt seg noe opp også i Rogaland. Det er behov for skogsdrift med taubane i nordre delen av fylket.

Når det gjelder tømmerkaier har Rogaland Skognæringsforum utarbeidet en rapport der de har prioritert hvilke tømmerkaier som skal prioriteres. Søndenåneset i Vindafjord ble prioritert, - arbeidet ble startet opp våren 2016 og ferdigstilt høsten 2016. De andre prioriterte kaiene (og som bygger på både SINTEF-rapporten) er Berekvam i Suldal, Sandnes og Egersund.

Det er også mye flaskehals for tømmertransport i Rogaland. Fra Vegvesenet Region Vest orientere Arild Åsen om gjeldene regelverk og oppfordret skognæringa til å få vurdert en forskriftsendring som åpner for dispensasjon (se kapittel 6.3). Se også oppslag her:

http://www.kystskogbruket.no/artikkel.cfm?ID_art=1850

Hordaland: Hovedplanarbeidet er ferdig utført i Hordaland, men bare noen få kommuner har utarbeidet temaplaner. Resultatene viste et behov for en fremtidig 4-dobling av aktivitet innen skogsveibygging sammenlignet med tilstanden inntil 2012. Når det gjelder område- og detaljplanlegging av nye skogsveier, er det utviklet et samarbeid mellom Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane. Dette har også bidratt til at aktiviteten innen skogsveibygging har økt mye siste årene. Det er mye bratt terreng i Hordaland, og det er etablert flere entreprenører som satses i bratt terreng.

Når det gjelder tømmerkaier er Lindås utbygd, Granvin er på vent og det er starta opp planlegging av et nytt prosjekt i Fusa.

Det er store flaskehals for tømmertransport i Hordaland og dette ble mye fokusert på møtet i

Bergen.

Se oppslag her: http://www.kystskogbruket.no/artikkel.cfm?ID_art=824

Sogn og Fjordane, - møtet ble avlyst

Hovedplanarbeidet er gjennomført, men bare noen få kommuner har utarbeidet temaplaner.

Fylket samarbeider med Rogaland og Hordaland om veiplanlegger.

Fylket har svært mye flaskehals på kommune- og fylkesveiene og relativt lite er oppskrive eller opprusta de siste årene.

Møre og Romsdal.

Hovedplanarbeidet ble avsluttet i løpet av våren 2015 men bare noen få kommuner har utarbeidet temaplaner. Aktiviteten innenfor veibygging har økt kraftig siste årene, og det er samtidig et stort behov for skogsdrift i bratt terreng. Opprydding av orkanskadd skog har vært mye fokusert.

Som ellers på Vestlandet er det svært mye flaskehals for tømmertransporten på kommunale- og fylkeskommunale veier. Fylkesmannen har tatt initiativ til et eget prosjekt for å få gjennomført en større del oppskrivning av veier med tanke på tømmertransport.

Når det gjelder tømmerkaier er det meste gjort når Ørstaterminalen blir ferdigstilt i løpet av 2017.

Sør-Trøndelag og Nord- Trøndelag

De ble holdt et felles møte for de to fylkene.

Hovedplanarbeidet er ferdig gjennomført i begge fylker. Det er også mange kommuner som har behandlet hovedplanen politisk.

Det er i dag svært stor aktivitet for å realisere hovedplanene, dvs. innen både planlegging og utbygging av skogsveier. Det er også etablert pådrivere i flere kommuner og Lensa-prosjektet i Sør-Trøndelag bidrar også sterkt inn mot skogsveiaktiviteten.

Når det gjelder flaskehals på offentlige veier, er det gjort relativt mye for å oppskrive riks- og fylkesveier til 24 meter vogntoglengde og 60 tonns akseltrykk. Men på de kommunale veiene er det enda mye å gjøre for å fjerne flaskehals.

Fylkesråden i Nord-Trøndelag omtalte også vedlikeholdet på de offentlige veiene:

«Det er et enormt etterslep som gjør at det må investeres mer for å kunne gjennomføre vedlikeholdet av de offentlige veiene, sa Frode Revhaug, fylkesråd for samferdsel i Nord-Trøndelag. Han viste til vedlikeholdsettersepet, som har bygd seg opp over lang tid.

Fylkeskommunene og staten må samarbeide for å få på plass finansiering for både å stanse og utbedre forfallet. Skognæringas behov er et godt eksempel på viktigheten av å ruste opp både riks- og fylkesvegnettet sa Revhaug blant annet.

Kiskaia i Namsos er under utbygging. Det er også interesse for utbygging av tømmerkai i Nærøy/ Vikna i Nord-Trøndelag og Orkanger i Sør-Trøndelag.

Se oppslag her: http://www.kystskogbruket.no/artikkel.cfm?ID_art=827

Nordland

Hovedplanarbeidet er ikke helt ferdigstilt i Nordland. Det er også noe mangel på pådrivere for å få frem gode skogsveiplaner.

Når det gjelder flaskehals for tømmertransporten, er det siste årene gjennomført en god del oppskrivning av riks- og fylkesveier. Når det gjelder kommuneveier gjenstår mye.

Det gjenstår utbygging av en tømmerkai i Vesterålen. Hittil er det søkt statstilskudd fra både Stokmarknes, Sortland og Andøya. Det må foretas en prioritering av disse, og det pågår nå et slikt arbeid i regi av skognæringa sammen med den lokale skogforvaltninga. I tillegg er det søkt om tilskudd til en kai i Brønnøysund, men denne er ennå ikke blitt prioritert.

Nordland Skognæringsforum har også starta et arbeid for å få vurdert bruk av lekter til skogsdrift/ flytende tømmerkai.

Se oppslag her:

http://www.kystskogbruket.no/artikkel.cfm?ID_art=1837

http://www.kystskogbruket.no/artikkel.cfm?ID_art=1834

Troms

Arbeidet med hovedplan for skogsvegbygginga er stort sett utført i alle skogkommunene i Troms. Det gjenstår utarbeiding av temaplaner til politisk behandling.

Hovedplanene viser et stort behov for bygging av nye skogsveger i fylket, både bilveier og traktorveier. Det er også et stort ombyggingsbehov for gamle skogsveger for å høyne standarden til dagens vegnormal. Det er behov for en ekstraordinær satsing for å få større fart i arbeidet. Med dagens utbyggingstakt vil det ta 100 år for å dekke behovet.

Infrastrukturprogrammet viste også at på grunnlag av de forutsetningene som er lagt, at det er behov for skogsvegbygging i nesten alle kommunene tidlig i perioden frem til 2040 og at det er en del strekninger på offentlig veg (kommune- og fylkesveier) som fremstår som flaskehals for tømmertransport. Det er tidligere pekt på et behov for utbygging av tømmerkai i forbindelse med utbygging av ny hamn i Nordreisa.

Se oppslag:

<https://www.fylkesmannen.no/Troms/Landbruk-og-mat/Nyheter-Landbruk-og-mat/Godt-mote-mellom-skognaring-politikere-og-forvaltning/>

Finnmark

Det er en del behov for opprusting av skogsveier til helårs skogsbilveier i Finnmark.

Skogtilstanden i fylket er likevel preget av sterk hogst før, under og like etter krigen. Det er derfor et stort behov for tynning, særlig i Pasvik. Denne type virke har lav verdi og det lønner seg ikke å transportere det langt. Bruk av trevirke til oppvarming har blitt prioritert flere steder i Finnmark, ikke minst i forsvaret sine bygg. Lave strømpriser har ført til redusert etterspørsel. For Finnmark er det svært viktig at denne etterspørsel kan vedvare for å ha mottakere av tynningsvirke. Det er lite hogst av hogstmoden skog i fylket. Pr. i dag er det ikke vanskelig å omsette dette til lokale bedrifter.

Følgende oppslag på nettsida beskriver noe av situasjonen i Finnmark.

Må tynne fram til 2060

Området det i dag blir tynna i furuskogen er ei einsarta flate på heile 70 000 dekar. Malterud har jobba her med eit hogstlag i 4 år og til same skogsveg. Og han har rekna ut at hogstlaget hans har arbeid fram til 2060 for å få gjennomført 1. gangs tynninga i bestandet. Skogforvaltar Ole Andre Hestmo i Finnmarkseiendommen seier det slik: «Rovhogsten og brenninga av Finnmark under krigen har skapt ein spesiell skogtilstand i fylket. Men furuskogen er på full fart tilbake og belønninga av dette viktige tynningsarbeidet vil vi få om ca. 40 år. Men det er heilt avgjerande i dag at vi kan fortsetje å tynne furuskogen i Pasvik»

Se oppslag:

http://www.kystskogbruket.no/artikkel.cfm?ID_art=1843



Fig 2: Tynning og skogsveibygging var tema under møtet om Infrastrukturprogrammet i Finnmark, her fra Pasvik

5. Statstilskudd til skogsveier og skogsdrift i bratt terreng

5.1 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 flaskehalsar for tømmertransport på offentlige veier. Bakgrunnsstoffet er delvis fremskaffet i dette prosjektet.

Det har vært en jamn økning i statstilskudd til skogsveier siden 2012, se figur 3.

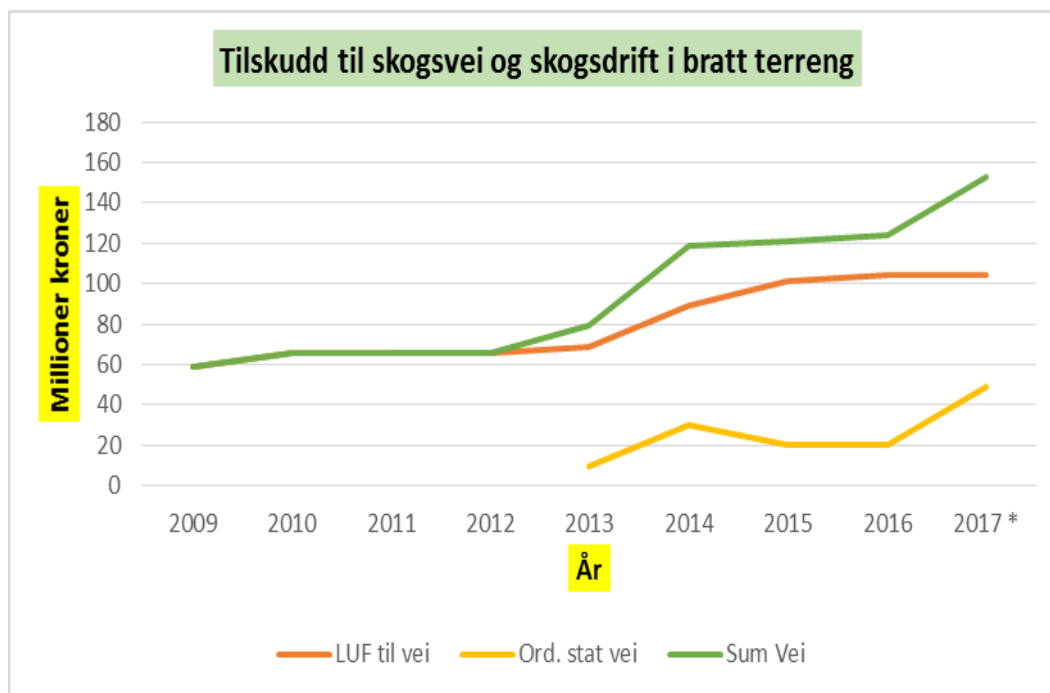


Fig 3. Utviklingen av statstilskudd til skogsveier fra 2009 til 2016.

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 2016. Tallene viser at kystskogfylkene ikke har vært flinke nok til å utnytte økningen i statstilskudd sammenlignet med innlandsfylkene. Likevel ser vi en utflating siste 2 årene da ca. 58% av tilskuddene går til de 10 kystskogfylkene. Det er utvilsomt stor interesse fra skogeierne å bygge skogsveier. Utfordringen er å sikre nok pådrivere, plankapasitet og kompetanse innen veiplanlegging.

Tabell 1. Fylkesvis utvikling av statstilskudd til skogsveier (inkl. bratt terreng) 2009 - 16

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

5.2 Statstilskudd til 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. Ved bruk av taubane er dette tilskuddet hovedsakelig blitt gitt direkte som et tilskudd pr. kubikkmeter. I tillegg har det vært gitt tilskudd til graving av driftsveier ved bruk av hogstmaskiner i bratt terreng og som støtte til ekstra lang terrengtransport av tømmer. I brev av 23.03.15 fra Landbruksdirektoratet er det gitt en avklaring rundt tilskudd til drift i bratt terreng. M.a. er det presisert at direktoratet ikke vil oppfordre til å gi støtte til disse tiltakene, men prioritere tilskuddet til taubane. Samtidig er det gitt noe rom for tilpasninger til regionale utfordringer.

I tillegg til stort behov for taubanedrift i bratt terreng 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. Landbruksdirektoratet sier i dag at totaltilskuddet til skogsdrift i bratt terreng har gått noe ned siste 2 årene. M.a. har tilskudd til graving av driftsveier og støtte til lang terrengtransport blitt redusert og driftstilskuddet til taubane gått noe opp. Det betyr at føringen i brevet fra mars 2015 i stor grad er fulgt opp.

6. Spesielle utfordringer

6.1 Skogsveier

Hovedplanarbeidet er i stor grad gjennomført i de fleste kystskogfylkene. Det gjenstår noe arbeid i Vest- Agder og Nordland. Når det gjelder det videre planarbeidet eller selve iverksettingen av hovedplanene er det viktig med både kompetanse og kapasitet (veiplanleggere). I mange år har det også vært en utfordring å sikre veiplanleggere sikre

arbeidsvilkår og en mer formell status. Dette gjelder ikke minst i kystskogfylkene, der det er snakk om nye skogsveier og dertil stor grad av oppsøkende arbeid (pådriving).

Skogkurs har på oppdrag fra Landbruksdirektoratet utviklet et system og en kurspakke for å kvalifisere veiplanleggere. Dette vil vi komme tilbake til seinere.

Stadig fokus på å kutte kostnader bidrar også til at veiplanleggingen må samordnes med både anleggsvirksomhet, skogsdrift og transporten fra stubbe til industri. Det vil bli viktig å få etablert mer rutinemessige treffpunkt mellom disse gruppene. Kystskogbruket og dette prosjektet har fokusert på dette, og vil medvirke til at dette blir gjennomført i fremtiden.

6.2 Skogsdrift i bratt terreng

Det er mye bratt terreng i kystskogfylkene.

Et driftstilskudd vil generelt i samfunnet bli vurdert som en midlertidig og ikke en ikke permanent ordning. Når det gjelder skogsdrift i bratt terreng ved hjelp av taubaner, er det flere faktorer som uansett kan rettferdiggjøre et mer permanent driftstilskudd, f.eks. :

1. Skogsdrift i områder med orkanskadd skog
2. Skogsdrift i spesielle områder med ønsker om minimalt med fysiske inngrep
3. Skogdrifter i områder med store fremtidsmuligheter for skogproduksjon og en stadig bedret tilrettelegging av infrastruktur.
4. Sikre og vedlikeholde en norsk kompetanse på skogsdrift med taubane i bratt terreng.

Det er ikke ønskelig å bruke et driftstilskudd ved skogsdrift i områder der det er relativt små fremtidsmuligheter for skogproduksjon og samtidig lite tilrettelagt infrastruktur.

Driftstilskuddet må både ha en kortsiktig og langsiktig positiv effekt for en vedvarende og effektiv skogproduksjon. Det er ønskelig at tilskuddsordningen i stor grad blir tilpasset et slikt ønske.

Det har også blitt stilt spørsmål om en sentral (Landbruksdirektoratet) forvaltning av tilskuddsmidlene til skogsdrift i bratt terreng. Dette for å skape mest mulig like forhold over hele landet. Grunnen er relativt få skogsentreprenører i bratt terreng og disse kan i dag ta på seg oppdrag over relativt store områder (gjerne hele landet).

Noe av det bratte terrenget kan avvirkes og transporteres ut ved hjelp en enkle driftsveier og hjulgående hogstmaskiner. Dette skjer også i dag.

Det er av ulike grunner lite akseptert at det bygges permanente driftsveier (såkalte gravedrifter) basert på hogst ved hjulgående hogstmaskiner og fremdrift ved hjelp av lastetraktorer. Landbruksdirektoratet kom da også med en føring i mars 2015 om å ikke gi tilskudd til skogsdrift i bratt terreng basert på denne type driftssystemer (såkalte gravedrifter).

Et resultat av dette faktum og denne føringen er at det må nyttes mer taubaner i det brette terrenget.

6.3 Flaskehalsar for tømmertransport på offentlige veier

I Norge er det siste årene retta stadig større fokus på oppskriving av riksveier for tømmervogntog med lengde inntil 24 meter og aksellast 60 tonn. I kystskogfylkene er det særdeles store flaskehalsar for tømmertransport på kommunale- og fylkeskommunale veier. Ofte er tillatt vogntoglende 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 utvilsomt at transportøren også taper både penger og tid på denne type urasjonell tømmertransport.

Tema har vært til diskusjon på svært mange møter og skogdager i kystskogbruket siste årene. I regi av dette prosjektet ble det i 2016 gjennomført et arbeidsmøte om tømmertransport i Bergen. Nedenfor følger en oppstilling (på nynorsk) av innspill fra dette møtet:

Hogsten, tømmertransporten, vegane og praksis i dag

- ✓ Tidlegare flaskehalsundersøkingar har vist at inntil 90% av dei kommunale vegane i mange av kommunane i kystskogfylka har flaskehalsar for tømmertransport. Dette endar ofte i kippkjøring.
- ✓ Kippetillegget utgjør kanskje i gjennomsnitt 25% av nettoen til skogeigar
- ✓ Kippkjøring kostar pengar for skogeigar men også for eigaren av tømmerbilen.
- ✓ Kippkjøring bind opp tømmerbilane unødvendig. Dette blir meir synleg når transportvoluma aukar.
- ✓ Det blir stadig vanskelegare å finne eigna stader langs ein offentleg veg for å lovleg setje frå seg tilhengaren
- ✓ For skogbruksnæringa er det primært viktig å få skrive opp og/ eller rusta opp dei offentlege vegane permanent og dermed fjerne flaskehalsane.
- ✓ Veglistene kjem ut to ganger i året. Vegeigar (eks. kommunen) kan når som helst sende inn framlegg for endring i veglistene. Dette skal sendast Vegvesenet. I dag opplever Vegvesenet at få endringar blir melde inn.
- ✓ Det blir gitt ut tre ulike veglister:
 1. Vegliste for riksveger – gjeld vanlig buss- og godstransport, bruk av tømmervogntog og modulvogntog.
 2. Vegliste spesialtransport - gjeld dispensasjonar fra reglar om lengde, breidde, høgde og vekt.
 3. Vegliste for fylkes- og kommunale veger – gjeld både normaltransport og spesialtransport, ei liste pr. fylke. Her er eigen rubrikk for tømmertransport. Merk at denne rubrikken for tømmer gjeld berre for 7-aksla spesialvogntog for transport av tømmer, dvs. 4 aksla hengar. I dei fleste kystskogfylka er denne type hengar ikkje vanleg, - derimot ein 3-aksla hengar.
- ✓ Det er manglande kunnskap om regelverket for kva som er tillate å køyre (vekt og lengde) på offentlege vegar, - særleg i kommunane. Mange trur fortsatt det det kan gjevast dispensasjon frå regelverket, - også for tømmer.

- ✓ Både i samband med oppskrivning og/ eller opprusting bør dei viktigaste vegane for tømmertransport velgast ut.
- ✓ Nokre få kommunar i kystskogfylka har skrive opp alt av kommunevegane til 10 tonn akseltrykk (eks. Voss). Dette vil då gjelde all type transport og ein er innstilt på å ta kostnader etterkvart som skader oppstår. Erfaringane i desse kommunane er varierende.
- ✓ Fleire grunnar (m.a. økonomi) tilseier at kommunane ikkje har disponible pengar til å ruste opp vegane, knapt til å vedlikehalde dei.
- ✓ Dei fleste kommunane vegrar seg for å skrive opp vegane utan fysiske tiltak fordi dei er redd skader når ei oppskrivning vil gjelde all trafikk. Dei er også usikre på kva standard vegen verkeleg har i dag.
- ✓ Kva ein veg toler av akseltrykk er varierende over året, - ei oppgitt vogntoglengde vil i stor grad fungere uavhengig årstid
- ✓ Kontrollar av vogntog har auka på siste åra, dette gjeld også tømmerbilar
- ✓ Tømmerbilsjåførar er i dag svært flinke til å følgje gjeldane regelverk for akseltrykk/vogntoglengde.
- ✓ Konkurransen mellom dei som omset tømmer har ført til noko ulik praksis når det gjeld transport av tømmer på dårlege vegar. Nokon kippkøyrer relativt meir enn andre.
- ✓ Framakselen på ein tømmerbil er einaksla og begrensar fort tillate nyttelast på bil. Eks. på ein veg av BkT8 og 19,5 m vogntoglengde kan ein lesse 5-6 kubikkmeter på bil og ca. 20 kubikkmeter på hengaren. Dersom den same vegen er klassifisert med 12,4 m vogntoglengde må hengare stå igjen, og det må kippkøyrast 3 ekstra turar med enkel bil for å fylle opp vogntoget. Dette er vanleg pr. i dag fordi mange vegar har denne klassifiseringa (BKT8/12,4).
- ✓ Tidlegare vart det køyrt mykje tømmer med bil og hengar på vegar som var klassifisert som 12,4 vogntoglengde. Det var då ikkje noko fokus på tiltak og kontrollar. Det er knapt registrert skader nokon stad langs kysten etter dette.
- ✓ Kippkøyringa er unødig køyring og inga god sak når det gjeld drivstofforbruk og utslepp/miljø.
- ✓ Det hastar med å få gjort noko med flaskehalsane og den relativt store delen kippkøyring. Men heile næringa må vere enig i aktuelle tiltak.

Direktivet og spørsmål om dispensasjon

- ✓ Norge er saman med Island, Liechtenstein og Sveits medlem i EFTA (Det europeiske frihandelsforbund)
EØS er ein samarbeidsavtale mellom EU og EFTA.
ESA er eit EFTA sitt overvåkingsorgan og har til oppgave å sikre at EFTA-statene oppfyller sine forpliktelsar etter EØS-avtalen.
- ✓ Eit direktiv er ei «rettsakt» i EU. Dvs. at EU sine medlemsstater er innan ein gitt tidsfrist pålagt å innføre i nasjonale lovverk den lovgivning som er nødvendig for å oppfylle direktivets intensjon. Dei direktiv som omfattar saksområder som inngår i EØS-avtalen må også innførast i dei EFTA-land (m.a Norge) som er tilslutta EØS-avtalen. Dette gjeld m.a. Direktiv 96/53/EF» som blant anna regulerar største tillate dimensjon for kjøretøy og vogntog. Og det er opna for 24 meter vogntoglengde og 60 tonn totalvekt.

- ✓ Når direktivet «åpner» for å kunne tillate større dimensjoner for tømmertransport bør det vel også opnast for å kunne gi dispensasjon ?
- ✓ Det er i dag opna for å gi dispensasjon frå gjeldane direktiv for transport av ikkje delbar last. Tømmer er definert som delbar last og er såleis ikkje gitt høve til dispensasjon.
- ✓ Ein dispensasjon for transport av tømmer vil sannsynlevis gi høve til å stille krav, dvs. tidsavgrensing og eventuelle tiltak.
- ✓ Skogsdrift er i dag blitt svært rasjonell og det blir ofte hogge relativt mykje i eitt og sama område (kampanjehogstar). I mange bygder i kommunane langs kysten kan det gå fleire tiår mellom kvar gong det blir hogge tømmer. Dette tilseier at ein tidsavgranse dispensasjon vil vere eigna.
- ✓ Mange (men ikkje alle) vegar med 12,4 m vogntoglengde kan transporterast med bil og henger (dette er uttrykt frå fleire transportørar).
- ✓ Det er sjeldan lange frostperiodar og vinteraksellast får stadig mindre betydning. I mange områder langs kysten kan det like ofte vere ei god løysing å transportere ut tømmer i periodar med lite nedbør.
- ✓ Bør kommunen og ikkje vegvesenet gi dispensasjon dersom dette blir innført, - det hadde blitt enklare.
- ✓ På kommunale vegar er et oftest relativt korte bruer. Av den grunn har dei som oftest liten påverknad på vogntoglengde og totalvekt. Ein sjekk av bruer på riks- og fylkesvegar er nyleg gjennomført/ oppdatert av Vegdirektoratet (9000 av 11 300 bruer).
- ✓ Vil ein adgang til dispensasjon føre til at oppskrivning av veggen blir utsett og ikkje gjennomført (sovepute) ?
- ✓ Vil ein adgang til dispensasjon føre til eit stort byråkrati der mange skjema må fyllast ut, lang ventetid osv ?

Andre mulegheiter

- ✓ Det er stor mangel på moglege oppskrivning i kommunane langs kysten. Her kan mykje enno gjerast
- ✓ Eit alternativ kan vere å få innført eit generelt unntak for transport av tømmer. Dvs. få inn ein rubrikk i veilistene der vegar som er klassifiserte for 12,4 m vogntoglengde kan transporterast med 19,5 m vogntoglengde.
- ✓ Må ha ei ordning som gjeld berre tømmer, enten som generelt unntak eller dispensasjon
- ✓ Endra trafikkgrunnlag i mange bygder fører til endre kommunal prioritering. I mange bygder har mange føretak blitt langt ned siste åra, - folk har flytta ut og skogen står igjen. Ei oppskrivning og/ eller opprusting av ein kommunal veg vil i mange tilfeller berre gjelde skogbruket
- ✓ Tiidlegare var det gitt «eit utvida bruksløyve» av Statens Vegvesen i Hordaland, - dette galt i hovudsak på vegar med vogntoglengde inntil 15 meter og ordninga fungerte godt fordi ein da kunne ta med tilhengar og få ei vogntoglengde inntil 19,5 meter.
- ✓ Eit tett samarbeid mellom skogeigar, entreprenør og tømmerbiltransportør er viktig



Fig. 4: Kippkjøring av tømmer medfører store ekstra kostnader for både skieier og transportør.

6.4 Tømmerkaier

Se egenrapport: Virkesterminaler ved sjø (01.04.15 – 31.05.16) som ligger under «dokumenter» på nettsiden www.kystskogbruket.no

6.5 NORFOR prosjektet

SINTEF startet i 2014 et 3-årig forskningsbasert prosjekt kalt «Efficient value chains for the forest industry in Coastal Norway», (NORFOR) 2014-2017. Tilknyttet dette prosjektet er følgende industrielle og offentlige partnere: Arbor-Hattfjelldal AS, Moelven van Severen AS, Statskog SF, Fylkesmannen i Nordland, Allskog SA, Nordland Fylkeskommune, Mosjøen Havn KF og Skognæringa Kyst SA.

Prosjektets hovedmål er å bidra til økt kunnskap om effektiv bruk av sjøtransport i kystskogfylkene. En del av prosjektet har fokus på optimalisering og effektivisering av transport fra stubbe til skogsindustri for noen utvalgte «case» i Nordland. Sentralt i prosjektet er også å se på tømmerflyten som grunnlag for investering i industri og/ eller ringvirkninger knyttet til eksisterende eller ny industri/ havner.

Innefor de ulike case er det kjørt 10 potensielle scenarier. Scenario 1 er dagens situasjon uten nye investeringer, scenario 2 gjelder investeringer i sagbruk, scenario 3 gjelder investering i massevirkeindustri, scenario 4-5 gjelder investering i massevirke-industri og/eller sagbruk, klyngeeffekter og samlokalisering, i scenario 6 er lagt inn returkostnad for skip, i scenario 7 er definert en lavere pris på lagret virke, scenario 8 fokuserer på krysskjøring av virke, scenario 9 tar for seg virkninger av maksimal hogst av skogvirke pr kommune pr. år og scenario 10 ser på konsekvenser av skogvern.

Det er opprettet en styringsgruppe og en referansegruppe for prosjektet. Arbeidet er i rute og resultater vil foreligge i 1. kvartal 2017.

7. 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 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. I så måte har Sintef rapporten Transport av skogsvirke i kyststrøk (2011), Melding om Kystskogbruket (2015) og Infrastrukturprogrammet (2015) vært svært viktig.

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

Oppslag om virkesterminaler ved sjø på nettsida i perioden 01.04.15 – 31.05.16:

08.04.15	Det er heilt sinnsjukt rått
05.05.15	Aida, Albert og Sivert vil satse på skogutdanning
16.05.15	Tømmerbilane får betre vilkår etter oppskrivning av veglista i Nordland
25.06.15	Gjev gode råd til skogeigarane
28.06.15	Nye tall viser stort behov for skogsveier
26.08.15	Må fronte infrastruktur
09.09.15	Den største idrettsarena vi har
10.09.15	Dobla skogsvegbygginga i Vest-Agder
12.09.15	Ei eldsjel for det grønne karbonet
29.09.15	Åpner 562 km mer fylkesveier for 60 tonn
08.10.15	Bra men ikke godt no
27.10.15	Infrastrukturprogrammet overlevert statssekretær Blåfjelldal
04.11.15	God oppslutning om infrastrukturkonferanse
09.11.15	Partiet Venstre vil halvere skogsvegbygginga
10.12.15	Rekordstore løyvingar til infrastruktur i skogbruket for 2016
31.01.16	Samla skogeigarane i Stordal med føremål skogsvegbygging
07.02.16	Skogeigarane på Vestlandet med fokus på offentlege veier
24.02.16	Gode relasjonar til transportnæringa
15.04.16	Taubanesamling i Bergen
25.04.16	Vil vidareføre Sylvi Listhaug si satsing på infrastruktur
02.05.16	Taubane viktig av fleire grunnar

8. Videre arbeid

Det er allerede i gang et nytt prosjekt for å viderføre arbeidet med infrastruktur i kystskogfylkene som er kalt «Gjennomføring av infrastrukturprogrammet 2016 -19»

Det er bevilget kr 600 000 til et års arbeid med tømmerkaier fra Landbruksdirektoratet, gjeldene for perioden 01.06.16 – 01.06.17.

Det er videre bevilget kr 1 200 000 til et års arbeid med skogsveier, skogsdrift i bratt terreng og flaskehalsar for tømmertransport på offentlige veier, gjeldene for perioden 01.06.16 - 01.06.17.

9. Regnskap

Totalt ble det avsatt kr 800 000,- av kystskogmidler til infrastruktur i 2015.

Dette prosjektet er finansiert av kystskogmidler 2015, se også søknad fra oss til Landbruksdirektoratet datert 21.09.15.

Budsjettkostnader for dette prosjektet er kr 600 000,-, se tabell 2 under. Disse pengene er utbetalt, jfr. brev fra Landbruksdirektoratet 23.09.16.

Til prosjektet «Virkesterminaler ved sjø» ble det avsatt kr 200 000,- av kystskogmidler 2015, se tabell 3. Disse pengene er ikke utbetalt.

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

Prosjektleder har vært Helge Kårstad. Han har i tillegg vært prosjektleder for delprosjektet «Virkesterminaler ved sjø, 01.04.15-31.05.16. Det er levert egen rapport for dette prosjektet.

Styringsgruppa for «Infrastruktur i Kystskogbruket» for perioden 01.04.15 – 31.05.04.16 har vært Skognæringa Kyst ved leder Jan Ivar Rødlund. På møtene i Skognæringa Kyst har det blitt informert om prosjektet, samt gitt en oversikt over økonomi (budsjett og regnskap) i prosjektet.

Regnskapet er ikke vedlagt denne rapportutgaven, men kan fremlegges om det er av interesse.

Bergen/ Steinkjer 30.11.16

Helge Kårstad
Prosjektleder

Kjersti Kinderås
Skognæringa Kyst