

Rapport

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

Inngår som del av prosjektet Gjennomføring av Infrastrukturprogrammet i Kystskogbruket
Prosjektperioden 01.09.18 - 01.12.19



INNHOOLD

	<u>Side</u>
1. Bakgrunn	2
2. Målsetting og prosjektmål	3
3. Gjennomføring av prosjektet	4
4. Prosjekt kommunale veier	7
5. Resultater av prosjekt kommunale veier, første fylke Sogn og Fj.	12
6. Investeringer/ statstilskudd til skogsveier/ skogsdrift i bratt terreng	13
7. Informasjon og markedsføring	18
8. Videre arbeid	19
9. Regnskap	20

Bilde: Kippinga av tømmer ved Erdal i Sunnfjord kommune, Vestland. Vegen er kommunal (BK10, 12,4 m) og flaskehalsen er i hovudsak denne krappe svingen med svingradius under 10 meter.

1. Bakgrunn

Viktige bakgrunnsdokumenter er:

- *Melding om kystskogbruket (2008)*
- *Melding om kystskogbruket (2015)*
- *Infrastrukturprogrammet (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. Men økonomien til entreprenørene i bratt terreng har vært dårlig. Det er en av grunnene til at vi siste året har satt fokus på hva som kan gjøres for å bedre rammevilkårene.

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. Arbeidet er utført av NIBIO og fylkesmannen i Sogn og Fjordane. Resultatene viser store innsparinger ved å skrive opp det kommunale veinettet. Det er et mål å utarbeide prioriteringslister over de viktigste kommunale veier for tømmertransporten som trenger utbedringer for å kunne skrives opp i alle kystskogfylkene.

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)
- ✓ Gjennomføring av infrastrukturprogrammet 2016-19, delprosjekt skogsveier, skogsdrift i bratt terreng og offentlige veier, 01.06.16 – 01.06.17
- ✓ Gjennomføring av infrastrukturprogrammet 2016-19, delprosjekt skogsveier, skogsdrift i bratt terreng og offentlige veier 01.06.17 – 01.09.18

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.

Dette delprosjektet for skogsveier, skogsdrift i bratt terreng og offentlige veier som nå rapporteres, er 3. del av hovedprosjektet og skulle gjelde for perioden 01.09.18 – 01.11.19.

Prosjektregnskapet viste noe lavere kostnader enn kalkulert, og prosjektperioden kunne derfor utvides til

01.12.19, se regnskap under punkt 9.

Nåværende og tilsvarende prosjekt heter Gjennomføring av Infrastrukturprogrammet 2020, delprosjekt skogsveier, skogsdrift i bratt terreng og offentlige veier for perioden 01.11.19 – 31.12.20.

Rapporten og deler av teksten som nå foreligger bygger på tidligere rapporter tilbake til 2016, Grunnen til dette er at planlegging og utbygging av infrastruktur tar flere år. Det har derfor vært nødvendig å legge til tekst etter hvert som planlegging og utbygging skjer. Det samme er gjort for rapporten om tømmerkaier. Av denne grunn er tidligere kapitler uten særlige endringer siste prosjektåret merket «ingen endring».

2. Målsetting og prosjektmål (**ingen endring**)

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
- 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 flaskehalsar for tømmertransport på offentlege veier

- 2.4.1 Bidra til gode prosesser i fylkene med prioritering av utbedring av flaskehalsar 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 vogntoglende (veilista)
- 2.4.4 Bidra til prosesser som får vurdert om tidsbegrenset dispensasjon fra gjeldene forskrift som regulerer vogntoglende og aksellast kan innføres.
- 2.4.5 Oppbygging av kunnskap og kompetanse om flaskehalsar for tømmertransport på offentlege 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 2019 der infrastruktur og tømmerkaier 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 representantar for skogeierne. Møtene ble gjennomført i Bodø, Stjørdal og Bergen. Disse møtene har vært viktige for å få frem informasjon i arbeidet med hovedplaner, utbygging av skogsveier, vilkår for taubanedrift og ikke minst om behovet for å skrive opp offentlege veier som er viktige for tømmertransporten. Det har vært relativt mye fokus på kommunale veier. Det har som vanlig vært godt oppmøte på disse regionale samlingene.

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

Det har vært et møte mellom Landbruksdirektoratet og Skognæringa Kyst. Infrastruktur i skogbruket har vært et viktig tema og prosjektleder har deltatt. Det har også vært 2 møter i landbruks- og matdepartementet, i det ene møtet deltok landbruks- og matminister Olaug Bollestad, i det andre møtet deltok statssekretær Widar Skogan. Det var flere tema, et av de var flaskehalsar for tømmertransport på kommunale veier.

- ✓ Delta i møter og på fagdager der tema er fokus på nye forskings- og utviklingsoppgaver Dette har vært tema på flere møter i nettverket i Kystskogbruket. Det er i løpet av året gjennomført et prosjekt for å få fjernet flaskehalsar 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 kopleing til

facebooksidene til kystskogbruket. Dette har medført mer ekstern informasjon om arbeidet i kystskogbruket og i dette prosjektet. Det har også vært flere avisoppslag der prosjektleder har vært involvert.

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 ikke utført noe arbeid med hovedplaner siste året. Tabell 1 viser samme status som forrige år. Nordland har slitt med kapasitet for veiplanlegging. Dette ser ut til å ha blitt løst siste året og det skapes etter hvert gode skogsveiprosjekter. Ellers i fylkene blir det informert om god tilgang på veisøknader om statstilskudd. Mange er likevel bekymret for hva som vil skje fra 2020 da tilskuddsforvaltningen til skogsveier er lagt til kommunene.

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	207
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	1200
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. 01.11.19

- ✓ 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 veibygging er tema.

I supert vinterveir blei Taubanesamlinga 2019 gjennomført 15. november 2019 i Gloppen, Vestland fylke. Vararordfører i Gloppen Per Jarle Myklebust åpnet det hele, og trekte m.a. frem de gode vilkårene for skogproduksjon i kommunen. Etter 2 gode fagforedrag inne, dro forsamlingen til skogs på Hestenesøyra der lunsjen og demonstrasjon av en taubanedrift ventet.

I etterkant av taubanesamlinga og demonstrasjonen på Hestenesøyra, ble det holdt årsmøte i Norsk Taubanelag. Det ble ikke foretatt endringer i styret som i dag består av Torbjørn Frivik (leder), Vidar Rørvik (nestleder), Nils Olaf Kyllø (kasserer) og Helge Kårstad (sekretær). Som valnemd for årsmøtet i 2020 ble valgt Håkon Eliassen.

Under samlingen i Gloppen ble det fra flere uttalt et ønske om å sikre at vi har et taubanemiljø i Norge også i fremtiden. Det har vært en kjent sak at taubaneentreprenørene har opplevd vanskelige økonomiske vilkår siste årene, hovedsaklig på grunn av økt kostnader sammen med redusert pris på tømmeret. Spesielt ble det under samlinga omtalt behov for bedre planlegging av taubanedrifter, behov for bedre informasjon i alle ledd, en gjennomgang for nivået på driftstilskuddet ved taubanedrifter og ikke minst bruken av driftstilskudd i bratt terreng (særlig for taubaner). Arbeidet fortsetter i 2020.

- ✓ Jevnlig markedsføring og informasjonsutveksling av arbeidet med skogsveier og taubaner i kystskogbruket, - primært via nettsiden www.kystskogbruket.no
Se eget punkt 7 i denne rapporten.



Frå taubanesamlinga i Gloppen 15.november 2019

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 og 5.

- ✓ I samarbeid med skognæringen og Statens Vegvesen 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.

Uansett har tømmertransport fått sterkere fokus hos Statens Vegvesen og i Vegdirektoratet. Det er å vente at våre utfordringer vil kunne løses med tiden.

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

Kystskogbruket og Skognæringa Kyst ønsker å prioritere arbeidet med flaskehals for tømmertransport og ønsker at noe av dette arbeidet skal gjennomføres av prosjektleder innenfor infrastruktur i kystskogbruket. Dette er blitt intensivert de siste årene og ikke minst i løpet av 2019.

- ✓ Jevnlig markedsføring og informasjonsutveksling av arbeidet med flaskehals for tømmertransport på offentlige veier i kystskogfylkene, - primært via nettsiden www.kystskogbruket.no. Se eget punkt 7 i denne rapporten.

4. Prosjekt kommunale veier (**ingen endring**)

Prosjektnavn: «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 flaskehals 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 flaskehals 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 flaskehalsen for tømmertransport på kommunale veier (Ingen endring)

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 det 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 flaskehalsen 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 samanhangane 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 flaskehalsen 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 flaskehalser 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 flaskehalser 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.

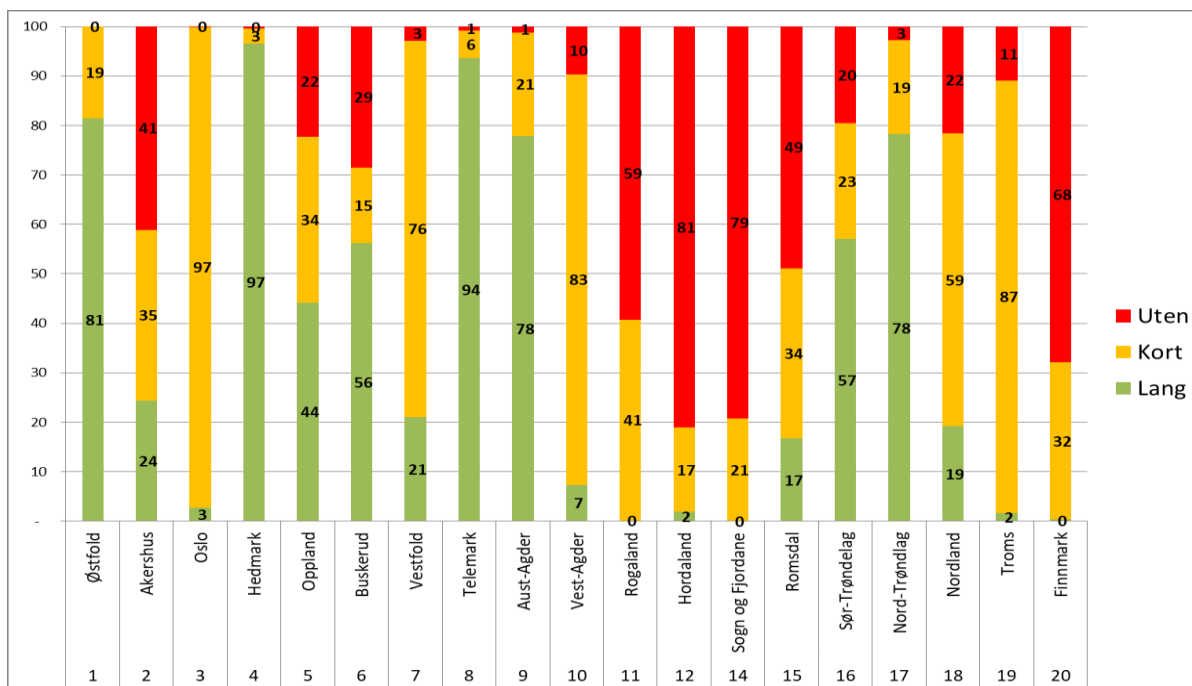


Fig 1. Andel av det kommunale vegnettet som er åpen for langhenger, kort henger og uten henger. (Ref. Statens Vegvesen, Region Øst)

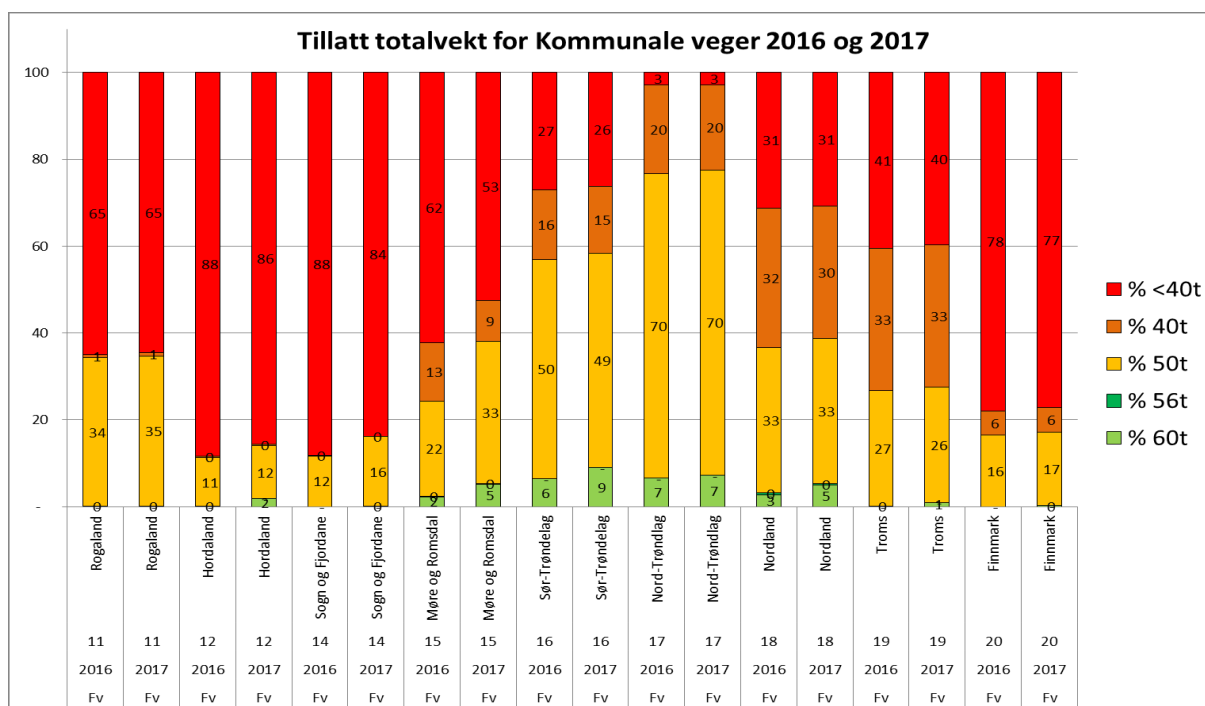


Fig 2. Fordeling av det kommunale vegnettet på Vestlandet, i Trøndelag og i Nord-Norge på totalvektklasser (Ref. Statens Vegvesen, Region Øst)

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 flaskehalsen 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 flaskehalsen som først må fjernes eller utbedres.

Mål:

Det er ønskelig å få en oversikt over kommunale veier som det ut fra dagens og fremtidig tømmeretilgang er ønskelig å skrive opp, enten administrativt eller etter en opprusting der flaskehalsen er utbedret eller fjernet. Det er også ønskelig å prioritere disse veiene etter en nyttevurdering 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, vogntoglengde 19,5 meter, 50 tonn totalvekt

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

Utføres av NIBIO v/ Dag Fjeld.

Tid: 4. kvartal 2018.

3. Registrere de viktigste fremtidige kommunale veier med flaskehals for tømmertransport i Sogn og Fjordane. Det vil si kommunale veier som ikke tilfredstiller 19,5 meter vogntoglengde 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.

5. Resultater av prosjekt bedre kommunale veier; Sogn og Fjordane

Prosjektet «Bedre kommunale veier for tømmertransport i kystskogfylkene» ble ferdigstilt for del 1 (punkt 1- 4, jfr. ovenfor) i september 2019. NIBIO gjennomførte en analyse over transportgevinst og fylkesmannen i Vestland utarbeidet en prioriteringsliste over de viktigste kommunale veier som trenger oppskrivning/ opprusting. Arbeidet ble finansiert av Kystskogbruket, Vestskog og Nortømmer.

NIBIO v/ Dag Fjeld kvantifiserte de økonomiske konsekvensene (transportgevinst) ved å ruste opp flaskehalsar for tømmertransport i det kommunale veinettet i Sogn og Fjordane. Det ble nyttet transportinformasjon fra Skogdata (fraktbrev), generell transportinformasjon fra Vestskog og Nortømmer og informasjon om framtidig virkestilgang fra Infrastrukturprogrammet (NIBIO, SINTEF og SKOGKURS,2015). Rapporten viser at det bare i Sogn og Fjordane kan årlig spares inntil 3 millioner kroner ved å oppruste/ oppskrive de viktigste flaskehalsene til vogntog, dvs. minimum totalvekt på 50 tonn og vogntoglengde 19,5 meter. Det må presiseres at annen transport på veien ikke er tatt med i denne analysen. Vi må derfor regne med at gevinsten totalt sett vil være en god del høyere i mange tilfeller. Det foreligger en egen rapport fra NIBIO.

Fylkesmannen Vestland v/ Torkel Hofseth har laget en prioriteringsliste over de viktigste kommunale veiene for tømmertransport som trenger oppskrivning/ opprusting. Prioriteringa er kommunevis, og er utarbeidd med grunnlag i veilister fra Statens Vegvesen, fremskrivne bestandsdata og aktuelle kippekostnader koplet til den enkelte vei.

Det er utarbeidet egen rapport med prioriteringsliste over de viktigaste kommunale veiene i Sogn og Fjordane som trenger oppskrivning.



Avisa Nationen skreiv om flaskehalsane for tømmertransport på kommunale vegar i eit større oppslag 19.februar 2019. F.v. Fotograf Siri Juell Rasmussen, tømmerbilsjåfør Hans Arvid Austestad, journalist Lars Bilit Hagen, leiar i FrP Hordaland Gustav Bahun og fylkesskogmester i Vestland Torkel Hofseth.

6. Investeringer/ statstilskudd til skogsveier og skogsdrift i bratt terreng

6.1 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 jevn økning i statstilskudd til skogsveier siden 2012. Dette har ført til en tilsvarende økning i brutto investeringer i skogsbilveier til godt over 200 millioner kroner de siste årene, 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 (Kilde Landbruksdirektoratet)

Hvordan har så skogeierne i kystskogfylkene svart på denne statlige satsingen så langt? Tabell 2. viser fordelingen av veimidlene fra Landbruksdirektoratet i årene 2009 til 2020. 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 alle kystskogfylkene etter en forespørsel som ble sendt fra oss våren 2019.

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 søkelys på skogsveiplanlegging og tilsetning av flere planleggere/ pådrivere er det eneste

som vil hjelpe, - og det haster.

Av kystskogfylkene kan vi legge merke til at Nordland har hatt en relativt sterk nedgang fra 4,8 millioner i 2009 til 1 million i 2019. Det er da gledelig å se at etterspørselen etter statstilskudd til skogsveier i Nordland endelig har økt til 4,5 millioner kroner i 2020. Alle de andre fylkene har hatt en jevn økning i kronetilskuddet fra 2009 til 2019.

Sammenligning av tildelingen av statstilskudd til veibygging												
2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 og 2020 (alle tal x 1000 kr)												
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Østfold	800	800	900	1000	1100	1800	2900	3300	3500	3500	3500	
Oslo og Akershus	500	650	550	500	500	1000	1500	2000	1500	2000	3000	18700
Hedmark	3700	3000	1900	3400	4000	4700	10000	10700	11000	12000	12500	
Oppland	4500	5250	5700	5700	5400	7900	11000	10300	10500	9500	10000	21200
Buskerud	3000	3800	3800	3700	3600	4900	8800	8700	10000	9500	10500	
Vestfold	1300	2000	2000	3000	3000	4000	4100	4000	4000	3500	3500	
Telemark	3500	4100	4200	4000	3600	4700	6500	6000	7000	5500	5000	7300
Aust-Agder	3100	3500	3600	3400	3300	4200	5500	6000	6000	5500	6000	6000
SUM Innland	20400	23100	22650	24700	24500	33200	50300	51000	53500	51000	54000	53200
Kyst % av totalt	34,6	35,0	34,3	37,4	35,5	37,3	41,6	41,5	45,3	45,1	44,3	43,6
Vest-Agder	1900	2100	2100	2000	2100	2550	3400	6000	6000	6500	7000	6400
Rogaland	2600	2900	2800	2800	2300	3000	3500	4000	4000	4000	4500	3800
Hordaland	5900	6000	5950	5500	4900	6900	11400	13000	9000	9000	11000	
Sogn- og fjordane	6800	6500	6400	5700	8800	8850	10000	8500	9000	9000	9500	22500
Møre- og Romsdal	3500	4000	4000	4800	6200	6850	10100	8700	8500	8500	11000	9000
Sør-Trøndelag	5000	6300	6500	5200	5400	7700	9500	9500	8500			
Nord-Trøndelag	5100	6600	6900	6900	7800	10900	12300	10900	10500	16000	17000	17000
Nordland	4800	5100	5100	5000	4100	4750	5000	5500	3000	2000	1000	4500
Troms	2700	3000	3200	3100	2700	3950	4900	4800	5000	6500	6500	
Finnmark	300	400	400	300	200	350	500	1100	1000	500	500	5600
Sum Kyst	38600	42900	43350	41300	44500	55800	70600	72000	64500	62000	68000	68800
Kyst % av totalt	65,4	65,0	65,7	62,6	64,5	62,7	58,4	58,5	54,7	54,9	55,7	56,3
Total sum	59000	66000	66000	66000	69000	89000	120900	123000	118000	113000	122000	122000

Tabell 2. Fylkesvis utvikling av statstilskudd til skogsveier (inkl. bratt terreng) 2009 – 2020.

Tallene gjelder første gangs tildeling og det er ikke tatt hensyn til endringer (økning eller reduksjon) i løpet av året.



Tømmerbilen må fram og det er stadig trong for nye skogsveigar i kystskogfylkene. Her fra en synfaring i Sunnfjord kommune sommeren 2019. F.v tømmerbilsjåfør Gøran Kårstad, Rasmus Stokkeland fra Skognæringa Kyst og Per Gjellan fra Landbruksdirektoratet.

6.2 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 orkanskadd 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 utfordret 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 en 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 følgende: «*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 framtidretta taubanemiljø i landet*».

Under årsmøtet til Norsk Taubanelag 15.november i Gloppen ble det fra flere hold uttalt et ønske om å sikre at vi har et taubanemiljø i Norge også i fremtiden. Det har vært en kjent sak at taubaneentreprenørene har opplevd dårligere økonomiske vilkår de siste årene, hovedsaklig på grunn av økt kostnader sammen med redusert pris på tømmeret.

Spesielt ble det under samlinga omtalt behov for betre planlegging av taubanedrifter, behov for bedre informasjon i alle ledd, en gjennomgang av nivået på driftstilskuddet ved taubanedrifter og ikkje minst bruken av driftstilskudd i bratt terreng (særlig den delen som gjelder taubaner).

Vi tar med her at som ei oppfølging av årsmøtet, ble det holdt et møte på Gardermoen 14. januar 2020. Da møttes representanter fra norske virkeskjøpere, taubaneentreprenører og Skognæringa Kyst for å drøfte aktuelle tiltak. Landbruksdirektoratet var også tilstades og orienterte om statistikk for skogsdrift i bratt terreng de siste årene.

Det ble gitt følgende uttale fra møtet på Gardermoen:

- ✓ Skognæringa har mål om å styrke kapasiteten, kunnskapen og beredskapen på skogsdrift i taubaneterreng. Norge må ikke minst være rusta til å håndtere skog i vanskelig terreng

etter stormkatastrofer, billeangrep, ras og tørkekatastrofer som følge av et klima i endring. Dette er et samfunnsansvar som også det offentlige må ta på alvor.

- ✓ Det står ca. 20 millioner kubikkmeter hogstmoden gran og furu i taubaneterreng i Norge. (Landskogtakseringa 2020). Dette er en ressurs som er veldig viktig for skogindustrien og samfunnsøkonomien.
- ✓ I dag er taubanemiljøet redusert til 2 entreprenører med til sammen 7 driftslag. Det betyr en årlig kapasitet på 100.000 m³ tømmer. Årsaken til at vi har så lav kapasitet i forhold til potensialet for hogst i bratt terreng, er høge driftskostnader og for svake støtteordninger. Nedgangen har i tillegg ført til svakere kompetanse hos oppdragsgiverne som skal planlegge og legge til rette for skogsdrift med taubane.
- ✓ Taubanemiljøet i Norge er profesjonelt og kompetent, men særs sårbart. Men hele miljøet kan fort forsvinne i neste lavkonjunktur for skogbruket, og det haster med å finne tiltak for å snu trenden. Skognæringa ber om 15 millioner kroner i samla bevilgninger til taubanedrift i 2020, fordelt på 13 millioner i støtte til skogeierne som driver ut tømmer fra taubaneterreng, og 2 millioner kroner til en taubanepådriver. Økningen i støtte til 13 millioner kroner tilsvarer en økning i driftstilskuddet til minst 130 kroner pr. kubikkmeter for hogst og fremdrift av granskog ved hjelp av taubane. Taubanepådriveren skal følge opp og utvikle oppdragsgiverne og veiplanleggerne i det vanskelige terrenget. En ser føre seg at denne personen kan vere tilsatt hos Skogkurs og ha daglig kontakt med taubanemiljøet i hele landet.



Det står mye hogstmodent tømmer i bratt terreng, som her i Bjordal i Sogn.. Skogsdrift med taubane er krevende og stiller store krav til planlegging. En taubanepådriver trengs m.a. for å kvalitetssikre stadig flere oppdrag i bratt terreng.

5.3 En vinsj som reduserer taubaneterrenget (ingen endring)

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 kører 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 ble 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 taubaneterreng 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 taubaneterreng. 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 sнопlasser 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 høgre produsenten Markus Krenn fra Ecoforst, Tragøss i Østerrike.

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 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. Det har vært flere oppslag i lokale aviser, i fagbladet Norsk Skogbruk, i medlemsbladet SKOG og avisa Nationen. Tema har vært tømmerkaier, skogsdrift i bratt terreng og flaskehals på kommunale veier.

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 infrastruktur (skogsveier, skogsdrift i bratt terreng og offentlige veier) på nettsida i perioden 01.09.18 – 01.12.19:

21.09.18	Skape, verne forvalte
09.10.18	Fremdeles sterk satsing på skogsveger
20.10.18	Mange nye arbeidsplasser i distriktene
01.11.18	Dårlege kommunevegar presentert for Hoksrud
27.11.18	Vil følge opp Kystskogbruket
26.02.19	Flaskehals på kommunevegar
25.03.19	Han skapte ei næring
02.06.19	Ein skogens mann
10.06.19	Kystskogbruket møtte Olaug Bollestad
25.06.19	Trenger glere skogsbilveier i Nordland
09.09.19	Millioner i gevinst
17.10.19	Taubanesamling 2019
16.11.19	Slår ring om taubanemiljøet



Bedre infrastruktur er ikke noe selvstendig mål, men et verktøy for en større verdiskaping. Bildet er fra årsmøtet i Sogn og Fjordane Skognæringsforum i 2018. Vi er i Eid kommune og ser på bygginga av Norges største vikingskip. Dette er bygget av lokalt virke (furu) fra Bjørkedalen i nabokommunen Volda og skipet skal brukes i turistsammenheng.

8. Videre arbeid

Det er allerede i gang et nytt prosjektår for å videreføre arbeidet med infrastruktur i kystskogfylkene. Prosjektet heter «Gjennomføring av infrastrukturprogrammet 2020, delprosjekt skogsveier inkludert skogsdrift i bratt terreng og flaskehals for tømmertransport på offentlige veier. Prosjektet er opprinnelig satt opp for perioden 01.11.19 – 31.12.20. Det andre delprosjektet gjelder som vanlig tømmerkaier.

Når det gjelder infrastruktur i kystskogfylkene utenom tømmerkaier, vil prosjektleder i løpet av 2020 prioritere arbeidet med flaskehals på kommunale veier og skogsdrift i bratt terreng.

Landbruksdirektoratet har bevilget kr 600 000 til arbeid med tømmerkaier, gjeldene for perioden 01.11.19 – 31.12.20. Det er videre bevilget kr 1 200 000 til arbeid med skogsveier, skogsdrift i bratt terreng og flaskehals for tømmertransport på offentlige veier, gjeldene for perioden 01.11.19 – 31.12.20.

9. Regnskap

Dette delprosjektet innenfor hovedprosjektet «Gjennomføring av Infrastrukturprogrammet 16-19» for prosjektperioden 01.09.18 – 01.11.19 er finansiert fra kystskogmidler 2018. Det ble bevilget kr 1 200 000 av Landbruksdirektoratet, se brev datert 25.06.18 (deres referanse 18/22023. Av dette ble 75% eller kr 900 000 søkt utbetalt i brev fra oss 17.12.18 og utbetalt samme dag (deres referanse 18/22023-10).

Regnskapet viser nå at varigheten er utvidet til 01.12.19. Grunnen til dette er noe reduserte kostnader jamført med budsjettet.

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 Ole Bakke som også har godkjent rapport og regnskap.

Fylkesmannsgruppa har tidligere godkjent prosjektet.

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.

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

Bergen/ Steinkjer 29.03.20

*Helge Kårstad
Prosjektleder*

*Ole Bakke
Skognæringa Kyst*