

Fagdag om tømmertransport i Nordland

torsdag 28. august 2014, kl. 09.00 -15.00. (kaffe fra kl 08.30) på Rica Hotel i Bodø.

Referat

Kl. 08.30- 09.00	VELKOMSTKAFFE
Kl. 09.00- 09.25	<p>Skognæringas rammevilkår, Kurt Jessen Johansson, leder Skognæringsforum Nordland:</p> <ul style="list-style-type: none">• Vegvesenet har gitt tilbakemelding på at det er første gang ei samla næringa tar kontakt for å fronte synspunkter på veg• Skognæringsforum Nordland ett av ti kystfylker som er med i organiseringa Skognæringa Kyst, som er overbygninga for kystskogbruket – sammen står vi sterkere.• Skogressursen er en ressurs for framtida, alt som i dag produseres av olje kan i prinsippet lages av tre – stor bidragsyter i klimaregnskapet. Økt bruk av tre i bygg kan bidra enda mer• Økt politisk bevissthet rundt dette• Må ha lønnsomhet i alle ledd i verdikjeden – og FoU er viktig!• Infrastruktur er avgjørende rammevilkår – derfor har vi valgt å sette fokus på dette i dag. Infrastrukturen i skogbruket er sammensatt; skogsbilveg, offentlig veg; kommuner, fylkeskommuner og staten, kai og sjø• Transportrasjonalisering – samarbeid mellom næringsaktørene er viktig!
Kl. 09.25- 10.10	<p>Infrastrukturen i kystskogbruket, Helge Kårstad, Skognæringa Kyst:</p> <ul style="list-style-type: none">• Åpning av Drag• Stort behov for bilveg i fylkene. Trenger en firedobling av vegbygginga for å få en infrastruktur som kan gi økonomi for skogeier og resten av verdikjeden• Vegbyggingskostnaden utgjør 1-2% av den totale verdiskapinga i skogbruket• Store transportgevinster; kr 30/kbm/ 1 km• Tømmerkaier – Sintefrapport fra 2011: det trengs 60 havner, vil koste 300 mill kr• I Nordland; gjennomsnittlig transportavstand; 60 km → størst i landet. Kan forbedres mye ved kaibygging i Nordland• I Nord-Norge: 80 -100 % av vegnettet har flaskehals• Infrastrukturprogram i Kystskogbruket – ser på sammenhenger mellom veger og kai som transport for industrien• Kystskogbruket har klart å få til:<ul style="list-style-type: none">○ 25 mill til tømmerkaier på RSB 2012○ 30 mill kr til tømmerkai over RSB 2013○ 20 mill til tømmerkai og 10 mill otil nyanlegg av skogsbilveger over ord. Statsbudsjett i 2014○ 20 mill ekstra til skogsbilveger over LUF i 2014Fylkeskommunale, kommunale og private penger bidrar også for å få dette till!• Trend i norsk skogbruk – tømmerfrakt på sjø ut av landet....• Nye ideer må utprøves• Viktig framover:<ul style="list-style-type: none">○ Utarbeide kommunale hovedplaner for skogsveg, med verdiskapingspotensialet, som legges fram på politisk nivå○ Resitering av flaskehals○ Støtte og skape nettverk innen skogbruket



Kl. 10.10- 11.35	<p>Skogsveger i Nordland, Geir Sund, Fylkesmannen i Nordland:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Selv om vi har for lite veg, hav vi vært flinke til å bygge veg i skogbruket.</i> - <i>Med vegdekningen i Nordland er lav</i> - <i>Ulike vegstandarder; uten veg, vinterbilveg, standard traktorveg, skogsbilveg</i> - <i>Statskog mest aktive byggherre i Nordland, størst bygging på 50 -70-taller, avtagende fram til i dag.</i> - <i>Dramatisk nedgang i bygging av traktorveg, litt opp siste tre år</i> - <i>Samla pott på tilskudd til vegbygging fra FM i Nordland er på 5 mill. For 10-15 år sida var potten større, og en fikk betydelig flere meter veg pr krone.</i> - <i>400 -500 kr /m fram til for få år sida, de siste åra 500 -1000 kr/m, og opp mot 2000. Men vegene er også bedre enn før, nødvendig med nye tyngre maskiner og transport</i> - <i>Mye mer veg i indre strøk enn langs kysten, og særlig i skogreisingsstrøk.</i> - <i>Siste 10 år: gj.sn 37 km skogsveg/år, hvorav 7 km bilveg</i> - <i>Hovedplan veg: FM bistår kommunen; skal gi tall og kartfeste informasjon og vegdekning, kvalitet behov for opprusting og nybygg</i> - Utfordringer: <ul style="list-style-type: none"> o Vedlikehold av private veger o Der private veger møter offentlig vegnett o Bruer på privat og offentlig veg o Velteplasser langs offentlig veg
Kl. 10.35- 11.00	<p>Utfordringer for skogbruket på det offentlige vegnettet i Nordland, Ørjan Alm, Allskog:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Når drifter skal kjøres i gang i dag, er det første som må sjekkes? –veglista! Nødvendig å sjekke tilgang til veg for å få ned kostnadene på transport.</i> - <i>Aksellast og totalvekt som avgjør, i tillegg til vogntoglengder</i> - <i>Vogntogene er 22 m lange, helst 60 tonn, men ofte må det kjøres 50 tonn. Antall tømmerbiler er tilpassa fulle lass, kipping og omlegging øker transportkostnadene</i> - <i>Viste oss hvordan vi skal bruke veglista, som finnes på Vegvesen.no – det er veglista som gjelder selv om kommunen gir muntlig tilsagn om å kjøre.</i> - <i>Kommunene har egentlig ikke lov til å gi dispens på transport</i> - <i>Utenfor Bodø – bru med lavt akseltrykk gir store kippekostnader.</i> - <i>Veglista i Dønna: eksempel på kommune i veglista</i> - <i>Bruer har ofte restriksjoner akseltrykk, men bruer er ofte korte og tømmerbilene er lange, slik at reelt akseltrykk blir mye mindre for en tømmerbil, siden hele bilen ikke er inne på brua samtidig</i> - <i>E6 og E12 er oppgrader. Men det er sjelden det ligger drifter direkte til europaveger, derimot ligger de ofte til fylkesveger og kommunale veger.</i> - <i>Det er skogeierne som må betale for ekstra kipping på det , fra 20-60 kr/kbm for ekstra kipping som belastes skogeier</i> <p><i>Kommentar fra Arbor: det er verna store arealer i områder der det er vegdekning, dette bør kunne endres</i></p>
11.00- 12.00	LUNSJ
Kl. 12.00- 12.45	<p>Hva er tømmertransport? Anna CB Moe, ALLSKOG og Frode Moen, Transportselskapet Nord AS:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Allskog – skogeiersamvirke nordafjells</i> - <i>Transportselskapet Nord – 200 kbm på båt</i> - <i>Er jobba med å få gjort noe med bestemmelsene på vekt og lengde på tømmerbil i 25 år</i> - <i>Nulltoleranse på utstikk bak på tømmerbiler, også riktig fordi det er trafikkfarlig, gir store bøter</i> - <i>I fjor fikk vi nye bestemmelser som gir muligheter til 60 tonn last og 24 meter lengde på tømmerbilen.</i> - <i>Oppgradering av veglistene, før bare en gang i året, fra 2014 oppskrivning to ganger i</i>



året (regjeringa tok tak)

- Flaskehalsar som for eksempel bruar, ofte på kommunalt vegnett, før transporten kommer på riksveger – gir «rød» skog (ikke økonomisk skog)
- Jo lengre tømmerbil, desto mindre akseltrykk pr. meter tømmerbil – dette bør gi grunnlag for oppskrivning av vegene!
- Kommunene har fullt ansvar for sine vegar, samferdsel på statlig hold kan ikke komme inn i kommunene og gjøre endringer – må skje i kommunen.
- Det kjøres mest på riksveger og fylkesveger, men likevel behov for å skrive opp de kommunale vegene.
- Nordland – Norges største skogreisingsfylke!
- Viktig å få redusert antall kjørte meter på veg – når en ført har fått tømmer på båt er det veldig mye rimeligere å transportere tømmer
- Modulvogntog (25,5 m) gjelder ikke for tømmer – tømmer bare på tømmerbil – med egen kolonne i veglista! – bruk den!!
- I Møre og Romsdal 87% av kommunale vegar er flaskehalsar – trolig ikke ulikt for Nordland – men en skikkelig gjennomgang av veglista kan endre på mange av disse flaskehalsene.
- Korte bruar er sjelden et problem, lange bruar er verre. Men kan reguleres med å for eksempel skilte at kun en storbil kan være på brua.
- God tilrettelagt logistikk gir lav kostnad pr/kbm
- Vektfordeling på akslingene på en tømmerbil på 24 meter, er bedre enn på alla anna tungtransport på 50 meter – det bidrar også til lavere akseltrykk og mindre punktbelastning på tømmerbilen. Tømmerbilene gir derfor ikke størst belastning på kommunalt vegnett.
- Sintef kan bekrefte at korte bilar gir større belastning på vegene enn lengre.
- Oppskrivning av veglistene vil også bety mulighet for å kjøre færre lass, og det gir dermed mindre slitasje.
- Ei oppskrivning av veglista trenger derfor ikke å
- Oppfordring til kommunene: gå gjennom vegklassene i veglista på sommer og vinter – bruk den egne kolonnen.
- Ettersom tømmerbilen i seg selv veier 23 tonn, utgjør det en stor forskjell på antall turer med bilen hvis en kan kjøre 5 tonn ekstra pr lass.
- Se veldig god presentasjon på Kystskogbruket.no

Bruk og vedlikehold av veglister, Dag Skjølaas, Norges Skogeierforbund:

- Rapport; har gått gjennom alle riksveger, fylkeskommunale og kommunale vegar for å se hvor langt vi er kommet på oppskrivning av veglistene. Kun en kommune har oppskrevet alle sine vegar på veglista si. Ordføreren har kjørt tømmer før, det hjelper.
- Lett å skylde på at alt er så mye bedre på innlandet på dette med veg, men når det gjelder veglistene handler det kun om vilje.
- 7- akslet tømmervogntog. Det er anledning til å åpne for 24/60
- Flaskehalsar på riksvegnettet – har oversikt over dem og det jobbes med utbedringer på flere av disse.
- Riksvegnettet:
 - o med langhenger – bra tall for Nordland,
 - o men på tyngde ser det dårligere ut
- Fylkesveger:
 - o Ikke så bra som for riksvegnettet på langhenger
 - o Enda dårligere på tyngde
- Kommunale vegar:
 - o **Veldig** dårlig på både lengde og tyngde, kun 5% er åpnet for langhenger, og ingen er åpnet for 60 tonn
 - o Avhenger mye av kunnskap og kompetanse på dette i kommunene
 - o Mye kan gjøres med et pennestrøk, og her kan påvirkingsarbeid fra skognæringa bidra mye

Kl.
12.45-
13.30



	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Brev fra Vegdirektoreatet</i> <ul style="list-style-type: none"> o <i>Regjeringen ønsker oppskrivning av veglistene på fylkesvegnettet</i> o <i>Viktig med god kommunikasjon mellom fylkeskommunen og skognæringa</i> o <i>Mer forsiktige signaler mot kommunene, men ønsker oppskrivning i størst mulig grad..</i> o <i>Norges skogeierforbund bistår i arbeidet, i møtene mellom kommunene, næringa og vegeier/vegvesenet</i> - Tillatte vogntoglengder; <ul style="list-style-type: none"> o 12,4, o - <i>Etter at det ble tillatt med 24/60, kan vi få ei utvikling med til sammen fire vegklasser; 22/56, 22/60, 24/56, 24/60. Er ikke ønskelig, kan bli for komplisert å holde styr på</i> - <i>Lengre biler enn 24 m er ikke ønskelig, selv om punktbelastninga kan bli mindre, for lengre bil krever større plass i svinger (kalles «sparing»; hvordan vogntoget ligger i vegbanen)</i> - <i>Skognæringa ønsker 24/56 og 24/60 – alle veger som er åpne for 19,5 meter i dag bør kunne åpnes for 24 meter. Tømmertransportørene sier at det er rom for det.</i> - <i>Råd fra Skjølaas: få kommunene/fylkeskommunene med ut sammen med en transportør og demonstrer dette. Hjelper ofte for oppskrivning.</i> - <i>Bruksklasser; for å få fulle lass trenger vi BKI 10 (for detaljer se presentasjon)</i> - <i>Bæreevne og slitasje er vanskelig. Men tømmerbilen har lavere aksellast og last på akselkombinasjoner enn anna tungtransport.</i> - <i>Vi kan presse mer på tømmerbillengde, litt vanskeligere med tyngde.</i> - <i>Vegbruer fra 1969 og nyere er automatisk er klarert for BKI10/60 uten kontrollberegning</i> - <i>Unntaket er lange bruer</i> - <i>Problemet i Nordland er at det er en del slike bruer på riksvegnettet.</i> - <i>Men det finnes mulige løsninger også på noen av disse, for eksempel envegskjøring slik at bare en bil om gangen kan være på brua.</i> - <i>Skogeierforbundet prioriteres å jobbe opp mot</i> <ul style="list-style-type: none"> o <i>riks- og fylkesvegnettet</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>hovedveger</i> ▪ <i>veger mellom hovedveger og industribedrifter, tømmerkai osv</i> ▪ <i>ta resten etterhvert</i> o <i>Kommunale veger</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Hvilke veger er viktigst?</i> ▪ <i>Være ressurser og kommunenes vilje er viktig</i> - <i>Hvordan skal næringa arbeide?</i> <ul style="list-style-type: none"> o <i>Koordinator på fylkesnivå opp mot vegvesenet og FK</i> o <i>For å nå kommunene: invitere 3-4 kommuner og vegvesenet i regionmøter, og diskuter - skognæringsforumet/lokale skogeierlag kan organisere dette</i> o <i>Dialogen med kommunene viktig, må følge opp når kommunen responderer</i> o <i>Ta med lokal industri på møtene med kommunene</i>
Kl. 13.30- 13.45	Kaffepause
Kl. 13.45- 14.45	<p>Hvilke veger kan skrives opp administrativt? Kurt Solaas, seksjonsleder bru og ferjekai, Statens vegvesen Arnt Å. Albertsen, senior rådgiver Veg- og transportavdelingen, Statens vegvesen</p> <p>Albertsen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Nasjonal vegdatabank – har ansvaret for å utarbeide veglistene, har ansvaret for dialogen rundt oppskrivning av riks-, fylkes, og kommuneveger.</i> - <i>Følges tett opp av direktoratet – i år fikk klar melding fra dir. om å ta en gjennomgang av det kommunale vegnettet. Når tilbakemelding er kommet fra alle kommunen, skrives</i>



	<p><i>veglista opp.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Vegene må registreres i nasjonal lovdata, først da er vegen klarert. - Fram til i år har veglistene kommet en gang i året, men fra i år; to ganger i året, kommer nye veglister medio oktober. - Vegnettet i Nordland utgjør 10% av vegnettet i Norge - Europa og riksvegnettet har 22/50 tonn - Regjeringen har satt av midler i rev. Nasjonalbudsjett, men Nordland får svært lite av dette - Mangel på kompetanse og ressurser på teknisk etat i kommunene gjør arbeidet med oppskrivning krevende – viktig med dialogen <p>Kurt Solås:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flaskehals: vegbredde, horisontal kurvatur (eks kombinert med bru), stigninger, bæreevne på bruer, veg og stikkrenner, murkonstruksjoner, - Hva avgjør oppskrivning?: alder, spennvidde og bredde, teknisk tilstand, skader, nedfylling og asfalt (gir ekstra tyngde) - Fakta om bruer i Nordland: 1440 bruer, den eldste fra 1899, 476 bruer bygd for 1970, (nye forskrifter fra 1969 gir høyere standard på bruene etterpå) teknisk stand varierer - Statens vegvesen har ingen total oversikt over kommunale-, private- og skogsbilvegbruer - Skognæringa bør jobbe for at tømmerbiler skal få en egen klasse pga. vektfordelinga - Bruksklasser: se folier for ulike kategorier - Hva kan gjøres for å sikre og øke bæreevnen? <ul style="list-style-type: none"> o Inspeksjon, skaderegistrering → utbedring o Gjennomgang av kapasitet/bæreevne o Utarbeide vedlikeholdsplaner o Rive, bygge ny, forsterke osv. - Hvilke bruer kan skrives opp administrativt? SE FOIL for oversikt - Vegvesenet er nødt til å få mer midler for å få opp standarden - De kommunale bruene bør tilstandsvurderes før de skrives opp. - Statens vegvesen kjøper konsulenttenester på slik tilstandsvurdering, det bør kommunene også gjøre
<p>Kl. 14.45.- 15.00</p>	<p>Videre oppfølging, Frode Moen og Kurt Jessen Johansson:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Skogressursene er store og økende, lav avvirkning, stort potensiale for verdiskaping - For mange i Nordland er dette med skogbruk ei ny næringa - Lav vegdekning ift mange andre fylker - Lave bevilgninger/tilskudd til privat vegbygging - Hovedplan veg må på plass – FM må trykke på. - Infrastrukturprogrammet er viktig bidrag - Veglista må gjenspeile det som faktisk tåles, men mye kan gjøres med oppskrivning - Midt-Norge har startet et prosjekt for å hjelpe kommunene med oppskrivingsarbeidet – dette bør gjennomføres også i Nordland - Kommunene, skognæringsforumet og statens vegvesenet må samarbeide om dette - Heile skognæring må bidra!