

Skognæringa Kyst
Postboks 2501, 7729 Steinkjer
post@kystskogbruket.no

Steinkjer, 09/4-2018

Landbruks- og Matdepartementet
Nærings- og Fiskeridepartementet
Samferdselsdepartementet
Finanskomiteen
Næringskomiteen
Transport- og kommunikasjonskomiteen

Innspill til Statsbudsjettet 2019

Skognæringa Kyst SA representerer næringsaktører (bedrifter og organisasjoner) i verdikjedene for skog- og trenæringa fra Finnmark til Agder og er en av aktørene i trepartssamarbeidet

Kystskogbruket. De to andre aktørene er Fylkeskommunene og fylkesmennene.

Målsettingen for samarbeidet framgår i Melding om Kystskogbruket 2015, å sikre at nasjonal skogpolitikk og satsinger treffer kystskogbrukets utfordringer og potensiale.

Samarbeidet handler om hvordan vi i felleskap skal skape en bærekraftig næring ut av våre store og økende skogressurser på kysten og etter skogreisningen.

Oppsummerte behov for 2019

Kystskogmidler (over LMD)	6 mill. kroner
Ekstraordinært til planting og ungskogpleie, tillegg (over LMD)	30 mill. kroner
Økt behov for midler til skogsveier mv., tillegg (over LMD)	20 mill. kroner
Behov til tømmerkaier (over LMD)	50 mill. kroner
Fjerning av flaskehals på kommunale veier (over LMD)	10 mill. kroner
Skogplanting som klimatiltak (over LMD)	40 mill. kroner
Klimatiltak i ordinær skog, tillegg (over LMD)	10 mill. kroner

I kystskogfylkene er det store ubenyttede skogressurser som venter på utløsning. En fortsatt satsing på bærekraftig utnyttelse og videreforedling av skogressursene langs kysten, er derfor særlig gunstig i dagens økonomiske situasjon. Samtidig er det fra denne delen av landet at det relativt sett eksporteres mest uforedlet tømmer.

Rapporten Verdiskapingsanalyse av kystskogbruket (Damwad 2013) viser at treindustrien utgjør om lag 70 % av kystfylkenes samlede verdiskaping i skog- og trenæringa. Treindustrien omfatter trelast, trefiber- og sponplateindustri og ikke minst bygningsartikler som takstoler, vinduer, trapper, gulv o.a. fordelt på en lang rekke små- og større trebearbeidende virksomheter. De viktigste kundene er i bygg- og anleggsnæringen, men også møbelindustrien og annen industriell virksomhet er viktige kjøpergrupper. Kystfylkenes treindustri utgjør halvparten av all verdiskaping i norsk treindustri.

Skog og trenæringa i kystskogbruket har et økonomisk omsetnings potensiale på ca. 60 milliarder kroner pr. år, dersom vi legger SKOG22s forutsetninger til grunn. Dette er en firedobling av nivået fra 2011 på 15,9 milliarder, som er verdiskapingen eksklusive ringvirkninger.

Det grønne skiftet og overgangen fra sorte til grønne karboner gir store muligheter for norsk skog- og trenæring og er en opplagt mulighet og et konkurransefortrinn som må utnyttes. Skogen spiller en avgjørende rolle for mennesker over hele verden og internasjonale analyser fra FNs økonomiske kommisjon for Europa (UNECE) og Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO) indikerer at det i framtida vil bli økt etterspørsel etter trevirke og treprodukter

Melding om kystskogbruket følger opp ambisjonene i SKOG22 og konkretiserer forslag til løsninger.

Som innspill til budsjettet for 2019 vil Skognæringa Kyst særlig fremheve:

KYSTSKOGMIDLER

Midlene bidrar til gjennomføring av målrettede satsinger i tråd med anbefalingene i den fylkeskommunale Melding om kystskogbruket (2015). Disse midlene er avgjørende viktig for å utvikle kystskogbruket fremover.

✓ **6 millioner kroner til kystskogmidler.**

For 2018 er det bevilget 4,5 millioner kroner over LMD sitt budsjett (LUF) Midlene benyttes til fylkesoverbyggende prosjekter med formål å bidra til å løse skogfylkene sine særlige utfordringer. Det er gjort et betydelig arbeid med å etablere tømmerkaier langs kysten. Det gjenstår imidlertid mye for å bedre skogsveinettet og fjerne flaskehals på deler av det offentlige veinettet av betydning for tømmertransporten. I dette arbeidet er det stort behov kompetanseheving, nettverksbygging og samhandling.

Kontroller for landet under ett viser at rundt 10% av det skogarealet som hogges, ikke tilplanter tilfredsstillende(NIBIO). Kystskogfylkenes egne analyser, viser at tilstanden i vår region synes å være betydelig dårligere. Det er derfor behov for en betydelig innsats for å sikre framtidsskogen. Skal vi nå målet om økt verdiskaping er det videre et stort behov for en målrettet satsing på utvikling og innovasjon i hele verdikjeden, bla. for å utvikle nye produkter, bedre og mer effektive produksjonsmåter og økt bruk av tre og fiber. Det er derfor viktig med en videre satsing på området FoUI. En redusert skogforvaltning sammen med et betydelig behov for fysiske investeringer, krever felles oppgaveløsning i kystskogfylkene også fremover. Kystskogmidlene har hittil vært og vil fortsatt være helt sentrale i dette felles løftet og må derfor økes til 6 millioner kroner for 2019.

INFRASTRUKTUR

Kystskogfylkene har de høyeste transportkostnader for skogsvirke i Norge. Skogreisningen etter krigen har lagt grunnlaget for å kunne øke hogsten betydelig frem til 2040. Infrastrukturprogrammet for kystskogfylkene (2015) dokumenterer hvordan en helhetlig utbygging av infrastrukturen fra skogen og fram til skogindustrien bør gjennomføres. Resultatene i programmet(rapporten) og opplysninger fra skognæring og forvaltning i fylkene, viser at det er store behov for statlig støtte til skogsveier, inkl. tilskudd til taubaner i bratt og vanskelig terreng, tømmerkaier og utbedring av flaskehals på offentlige veier.

Behovet for statlig støtte til infrastruktur i kystskogfylkene for 2019 er følgende:

- ✓ **20 millioner kroner ekstra til skogsveier i kystskogfylkene**, inkludert skogsdrift i bratt terreng. Kystskogfylkene får i 2018 ca. 65 millioner kroner til skogsveier. Dette utgjør ca. 55% av den nasjonale potten til skogsveier. Tildelingen har vært synkende siden 2009, da den var ca. 65%. Selv om tilskuddssummen i kroner nesten er doblet siden 2012, er dette likevel for lite sammenlignet med behovet. Hovedplanene for skogsveier viste et behov for en 4-dobling av investeringene til skogsveier i 20 år fremover i kystskogfylkene sammenlignet med utgangspunktet i 2012. Det er pr. i dag et dokumentert behov for å øke statlig investeringsstøtte til skogsbilveier i kystskogfylkene med 20 millioner kroner i 2019. Disse midlene har blitt bevilget over Landbruks- og matdepartementets sitt budsjett, i hovedsak over jordbruksavtalen (LUF) og noe over ordinært statsbudsjett, kapittel 1149, post 71.

- ✓ **50 millioner kroner til tømmerkaier.** Det er fra staten sin side bevilget 290 millioner kroner til tømmerkaier siden 2012 og mye har gått til kystskogfylkene. Det blir gitt et tilskudd på inntil 80% av totalkostnaden. Det er pr. i dag et gjenstående dokumentert behov for statlige tilskudd på ca. 60 millioner kroner i kystskogfylkene. Disse prosjektene vil alle være godkjent for utbygging (ferdig regulert) innen utgangen av 2019, og det bør settes av 50 millioner kroner i 2019 og ca. 10 millioner kroner i 2020 for å slutføre utbyggingen av tømmerkaiene. Midler til utbygging av tømmerkaier har blitt bevilget over Landbruks- og matdepartementets budsjett, kapittel 1149, post 71.

- ✓ **10 millioner kroner til fjerning av flaskehalsar på kommunale veier med stor betydning for tømmertransporten.** Det kommunale veinettet i store deler av landet har flaskehalsar for tømmertransport, og kystskogfylkene har den klart største andelen av de dårligste veiene. I region vest (Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane) er pr. i dag 75% av de kommunale veiene ikke tillatt med vogntog, dvs. bare godkjent for lengde 15,5 eller 12,4 meter (enkel bil). Noen av veiene kan administrativt oppskrives, men i mange tilfeller må flaskehalsar fjernes. Fjerning av flaskehalsene haster, for hogsten etter skogreisningen er sterkt økende. De siste årene er det under kapittel 1149, post 71 over Landbruks- og matdepartementets budsjett (Verdiskapingstiltak i skogbruket) bevilget penger til tømmerkaier og skogsveier. Vi ønsker at det under samme kapittel åpnes for at det i tillegg til skogsveier og tømmerkaier også kan ytes tilskudd til fjerning av flaskehalsar for tømmertransporten på kommunale veier. Disse kommunale veiene skal være veier/ strekninger som åpner for store tømmermengder og hvor en utbedring gir store transportgevinster. Tilskuddet bør utgjøre en del av en spleising med en tilskuddssats på f.eks. 30% av totalkostnaden. For 2019 foreslår vi at det øremerkes 10 millioner kroner til en slik satsing. Etter hvert som utbyggingen av tømmerkaier blir ferdig, bør tilskuddet til flaskehalsar på kommunale veier økes noe.

PLANTING OG UNGSKOGPLEIE

Vedrørende planting har kystskogbrukets fylkesmannsgruppe gjennom høsten 2017 dokumentert og presisert den manglende gjenplantingen etter hogst. Når det gjelder ungskogpleie er det for alle regioner lav aktivitet.

Vi vil for statsbudsjettet for 2019 presisere viktighetene av å øke potten til nærings- og miljøtiltak i skogbruket, med et spesielt fokus på planting og ungskogpleie.

Over jordbruksavtalen (LUF) ble det for 2018 bevilget 76 (73+3) millioner til skogkultur, miljøtiltak og andre tiltak. Sett over en seksårsperiode fra 2010 til 2016 har avvirknings aktivitet i fire av ni kystfylker tredoblet seg. Skogkulturpotten er ikke endret i takt med aktivitetsøkningen og denne økningen vil fortsatt øke jevnt i årene fremover. Denne potten må økes parallelt med aktiviteten. Framtidsutsiktene for skogressursene langs kysten er svært bekymringsverdig og utviklingen er ikke bærekraftig!

✓ **12 millioner kroner ekstra til planting og suppleringsplanting, for å bidra til å stoppe avskogingen.**

Tallene til fylkesmennene viser at man i snitt de siste 10 årene har mistet 27 000 dekar med produktiv skog. En del av disse arealene blir omdisponert til andre formål, men hovedtyngda «seiler sin egen sjø» uten aktive foryngingstiltak. Vestlandsfylkene kommer dårligst ut med foryngingsprosent pluss/minus 40 %. Det er også påvist gjennom *resultatkontrollen* et stort behov med suppleringsplanting for å få opp en tilfredsstillende tetthet i henhold til minstestandard. Disse midlene har blitt bevilget over Landbruks- og matdepartementets sitt budsjett, kap. 1150, post 50 i hovedsak over jordbruksavtalen (LUF).

✓ **18 millioner kroner ekstra til ungskogpleie.**

Skognæringa Kyst har gjennom fylkesmanngruppen fått dokumentert det årlige behovet for ungskogpleie. Det årlige minimumsbehovet er på 100 000 dekar. Innkalkulerer vi etterslepet beregnet fra 1995 og frem til i dag, er det et årlig behov for ungskogpleie i kystfylkene på 165 000 dekar. Det ble for 2016 utført ungskogpleie på kun 40 000 dekar. Merkostnaden for å trappe opp aktiviteten til 165 000 dekar er estimert til 62 millioner kroner. Med en 30 % tilskudd vil dette bli 18 millioner kroner ekstra. Disse midlene har blitt bevilget over Landbruks- og matdepartementets sitt budsjett, kap. 1150, post 50 i hovedsak over jordbruksavtalen (LUF).

ØKT BRUK AV LOKALT VIRKE.

Bioøkonomiordningen.

Den nye bioøkonomiordningen som forvaltes av Innovasjon Norge skal finansiere utviklingsprosjekter og bidra til økt verdiskaping basert på bioressurser, fra blant annet skogen. Med stadig økende hogst og tilsvarende eksport av skogvirke, er det et sterkt voksende behov for gode rammebetingelser for videreutvikling av både små og store bedrifter. Det er behov for økte bevilgninger til FoU og innovasjon for å utvikle og ta i bruk løsninger for kunnskapsutveksling, utvikling av nye foredlingsprosesser, produksjon, foredling, og distribusjon av bioressurser.

Regionale utviklingsmidler.

Regjeringen har gitt fylkeskommunen en rolle som samfunnsutvikler. Regionale utviklingsmidler fra staten har blitt betydelig redusert de siste årene. Dette svekker fylkeskommunenes økonomiske handlingsrom, samt deres muligheter til å bidra med regional finansiering til Innovasjon Norge. Det er nettopp regionale utviklingsmidler fylkeskommunene bruker til større utviklingsløft for verdikjeder og bransjer som bla. skognæringen. Dette generere også bedriftsrettede søknader til Innovasjon

Norge. De regionale utviklingsmidlene bør opprettholdes og helst styrkes. Det er viktig for en distriktsnæring som skog- og trenæringa.

- ✓ Bioøkonomiordningen må økes
- ✓ Bevilgningene til Regionale utviklingsmidler må økes

SKOG SOM KLIMATILTAK

Det har i mange år vært stor oppmerksomhet rundt skog som klimatiltak. Flere offentlige meldinger og rapporter slår fast at skog er avgjørende viktig som klimatiltak. Det er også solid forskningsmessig belegg både fra innland og utland for dette standpunktet. Jf. også FNs klimapanel. Det er derfor svært positivt at regjeringen gjennom KLD og LMD bevilger midler til flere tiltak som vil øke CO₂-opptaket og produksjonen av skog, bl.a. for å vinne erfaring. Skog er blant de mest kostnadseffektive redskapene for klimatiltak, samtidig som det har en positiv effekt for næring og samfunn.

Dagens ordninger er likevel ganske beskjedne i forhold til den enorme utfordringen det er å binde karbon, og vi får derfor i liten grad utnyttet de store klimagevinster som kan oppnås til svært lave kostnader. Det bør derfor i budsjettet for 2019 legges inn en tydelig oppskalering av de aktuelle klimatiltakene.

- ✓ **40 millioner til skogplanting som klimatiltak på gjengroingsareal (LMD) - klimaskog**
Med bevilgningene de siste tre årene på 15 millioner pr. år til en 3-årig pilotfase, har man nå skaffet seg en del erfaringer med klimaskogplanting i tre fylker (Rogaland, Nord-Trøndelag og Nordland). Pilotfasen avsluttes medio 2018, og evaluering og rapporter kommer til høsten. For å sikre at satsingen ikke stopper opp, er det derfor viktig at det bevilges midler for planlegging og oppstart i alle fylker vinteren 2019. Det må vurderes å legge klimaskogsatsingen til LMD sine budsjetter.

Vi mener det bør avsettes 40 millioner kroner i 2019 for å starte opp arbeidet i alle fylker med egnede arealer. En slik opptrapping er også i tråd med anbefalingene i en fagrapport fra Miljødirektoratet m.fl. fra 2013 - *Planting av skog på nye arealer som klimatiltak*, (M26-2013). Det bør imidlertid jobbes for å vinne erfaring med modeller for skogplanting som klimatiltak som er mindre byråkratiske enn den modellen man per i dag har lagt til grunn.

- ✓ **10 millioner kroner i ekstra midler til klimatiltak i ordinær skog**
LMD har bevilget midler til tre nye tiltak i ordinær skog: tettere planting etter hogst, suppleringsplanting og gjødsling av skog. Midlene er bevilget over ordinært statsbudsjett. Kystskogbruket mener den aktuelle bevilgningen bør økes med 10 millioner kroner og at det skal være mulig å nytte de treslagene som gir størst klimagevinst



Jan Olsen
Daglig leder



Jan Ivar Rødland
Styreleder

Vedlegg 1.

Hvorfor en satsing på å utbedre flaskehalsen for tømmertransport på kommunale veier?

Hogsten etter skogreisninga er i dag sterkt økende, og vil fortsette å øke de nærmeste 20 årene. Fylker med mye skogreist skog, har det dårligst utbygde skogsveinettet og de dårligste offentlige veiene i landet. Dette har som følge at både drift- og transportkostnader ved hogst i disse områdene er de høyeste i landet. Den sterke satsingen på infrastruktur (skogsveier og tømmerkaier) over Landbruks- og matdepartementet sitt budsjett de siste årene har totalt sett bedret situasjonen mye. Det har ført til økt hogst og til reduserte drift, logistikk- og transportkostnader.

Før vi går nærmere inn på hvorfor vi bør satse på å utbedre flaskehalsen for tømmertransport på kommunale veier, vil vi se litt på hva satsingen på skogsveier og tømmerkaier har betydd.

Doblet statlig satsing på skogsveier etter 2012

Regjeringen har fulgt opp og doblet satsingen på skogsveier fra ca. 66 millioner kroner i 2011 til ca. 125 millioner kroner i 2018. Kystskogfylkene får i 2018 ca. 55% av den nasjonale potten til skogsveier. Andelen har vært synkende siden 2009 da den var ca. 65%. Selv om tilskuddssummen i kroner nesten er doblet siden 2012, er dette likevel for lite sammenlignet med behovet.

Hovedplanene som ble utarbeidet i de fleste kommunene i kystskogfylkene i perioden 2009 – 2015, viste et behov for inntil en firedobling av veibyggingen i 20 år fremover sammenlignet med aktiviteten frem til 2012. Det haster å få bygd ut skogsveiene og fjernet flaskehalsene før tømmeret blir avvirket. Hogsten har totalt økt med minst 1 million kubikkmeter tømmer fra fylker med mye skogreist skog de siste 6-7 årene. I flere fylker er tømmeravvirkningen minst doblet i samme periode og mye er på grunn av økt veibygging. Dette er utvilsomt lønnsomt også for skogeier. Transporten av tømmeret starter i skogen ved utkjøring med lassbærer eller taubane til skogsbilvei. Kjøring med lassbærer frem til skogsbilvei koster 6-8 kroner pr. 100 meter (NIBIO 2015). En forlengelse av skogsbilvegen med 500 meter betyr ca. 35 kroner pr kubikkmeter i sparte kostnader for skogeier. Dette er mye penger og vil bare for denne relativt korte veiforlengelsen utgjøre mellom 10 og 30% av netto utbytte til skogeier.

Svært lønnsom satsing på tømmerkaier

Det har vært en tverrpolitisk målsetting å få mer av tungtrafikken i Norge over fra veg til bane og sjø. Dette reduserer utslipp av skadelige gasser og forbruk av drivstoff. Regjeringens satsing har hatt stor betydning for skogsektoren.

Kystskogbruket fikk i 2011 realisert en analyse som dokumenterte hvor det vil være riktig samfunnsøkonomisk å investere i tømmerkaier, Sintef-rapport A20874, Transport av skogsvirke i kyststrøk. Allerede i 2012 ble det i revidert statsbudsjett for 2013 satt av 25 millioner kroner til tømmerkaier. I ettertid er det hvert år satt av penger på statsbudsjettet til utbygging av tømmerkaier. Totalt er det i disse 6 årene bevilget ca. 290 millioner kroner til tømmerkaiutbygging i Norge. Dersom vi legger til grunn en egenkapital på minst 20%, vil dette utgjøre investeringer på nærmere 400 millioner kroner. Totalt er det 17 kaianlegg i alle kystfylkene som har fått statstilskudd fram til 2017, dvs. Mandal, Egersund, Vindafjord, Sauda, Granvin, Lindås, Fjaler, Sogndal, Flora, Ørsta, Skodje, Molde, Surnadal, Namsos, Mosjøen, Andøy og Lenvik. I tillegg er det gitt tilskudd til

tømmerkaier utenfor kystskogfylkene, dvs. i Drammen, Arendal og Herre.

En tømmerkai vil mange steder langs kysten være avgjørende for at det i hele tatt kan drives et økonomisk og bærekraftig skogbruk. Avstand til eksisterende skogindustri er så stor i mange områder at biltransport alene ikke vil være aktuell. Tømmeret må raskt på båt fordi båttransportkostnaden bare er en tiendepart pr. kilometer og pr. kubikkmeter sammenlignet med biltransport. Dette gjelder særlig skog fra de tradisjonelle skogreisingsfylkene. Hogsten har totalt økt med vel 1 million kubikkmeter fra disse skogreste områdene de siste 6-7 årene. Bare førstehåndsverdien av dette tømmeret for denne korte perioden utgjør noe i overkant av 300 millioner kroner. Den norske skogindustrien profiterer også på dette, fordi det via sjøveien vil bli mer tilgang på norsk skogsvirke.

Innen 2040 vil vi kunne få en økning i den årlige hogsten på ca. 2 millioner kubikkmeter til totalt 5,4 millioner kubikkmeter tømmer i kystskogfylkene (Infrastrukturprogrammet 2015). I tilfeller der det nå blir foretatt utbedring og forlengelse av eksisterende tømmerkaier, vil en også redusere logistikk- og terminalkostnader i størrelsesorden fra 10 til 50 kroner (snitt 30 kroner) pr. kubikkmeter. Dersom vi legger til grunn et framtidig årlig tømmerkvantum på minst 2 millioner kubikkmeter over alle disse tømmerkaiene vil dette årlig utgjøre inntil 60 millioner kroner i sparte logistikk- og terminalkostnader.

Staten stiller som vilkår for statstilskuddet at eier av kaianlegget skal gi en fremtidig og tinglyst prioritert bruksrett til tømmerkaien for skogeierne i definerte kommuner innfor dekningsområdet som sokner til kaien. Bruksretten gjelder i minst 25 år, men kan bare sies opp av skogeierne selv. I den tinglyste avtalen står også at kai-leien skal gjenspeile at det er gitt et statlig tilskudd. Dette for å hindre at kai-leien i fremtiden blir basert på generell markedspris, og at kaien da ikke vil være mulig å bruke for utskipping av tømmer. Slike tinglyste bruksretter fins nå på alle tømmerkaier som har fått statstilskudd og er ferdigstilt.

Det har med andre ord vært store vinninger både for skogeier, for transportapparatet, for skogindustrien, for samfunnet og for klima til å investere i tømmerkaier langs norskekysten. Staten ved Landbruks- og matdepartementet sitt bidrag i denne forbindelse har vært helt avgjørende.

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

De kommunale veiene i flere av kystskogfylkene er lite egnet for tømmertransport fordi de fleste veiene ikke er åpnet for vogntog, se figur 1. I Region Vest (Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane) er pr. i dag 75% av de kommunale veiene ikke tillatt for vogntog, dvs. bare godkjent for lengde 15,5 eller 12,4 meter (enkel bil uten henger). I Møre og Romsdal er 50% av 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 kapitelet 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*».

Vi vil tilrå 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 flaskehals for tømmertransporten på kommunale veier som åpner for store tømmermengder og der en utbedring gir store transportgevinster. For 2019 vil vi foreslå å øremerke 10 millioner kroner. Etter hvert som utbyggingen av tømmerkaier blir ferdig, bør tilskuddet til flaskehals på kommunale veier økes noe.

En støtte til fjerning av flaskehals 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 flaskehals 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.

Med grunnlag i 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 flaskehals 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 flaskehals på kommunale veier i innlandsfylkene. Men det er sannsynlig at når vi inkluderer innlandsfylkene vil det 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.

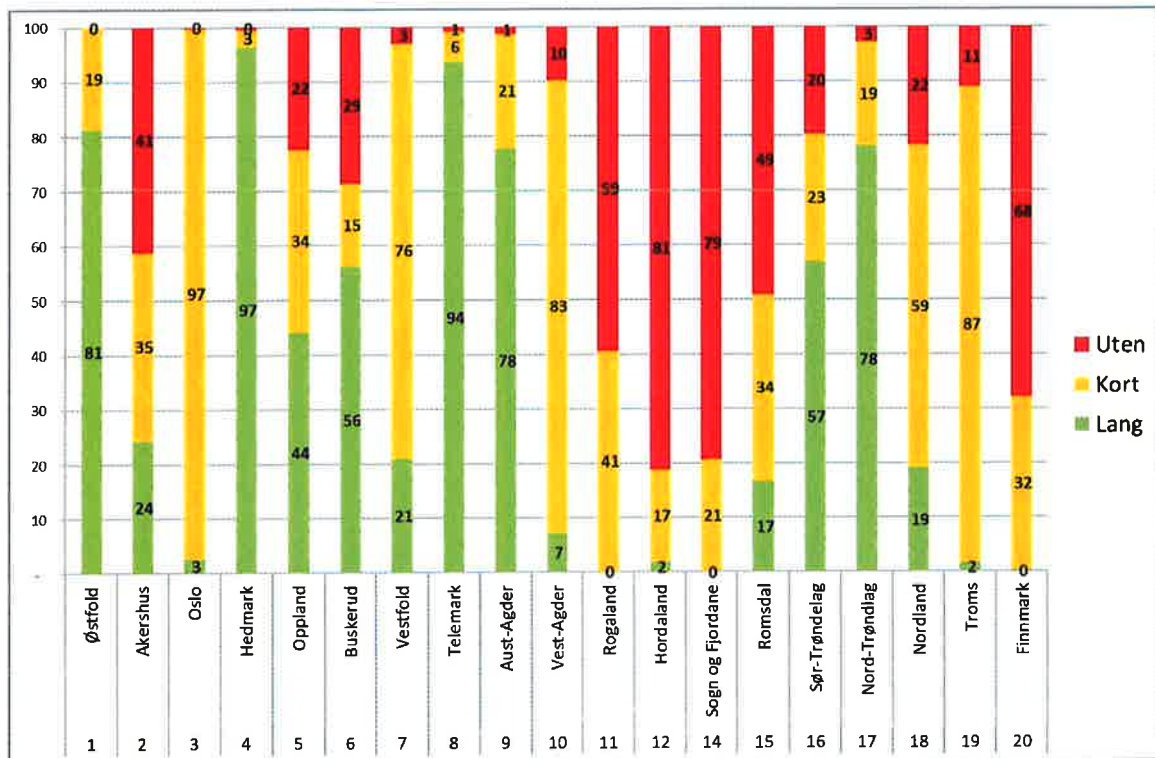
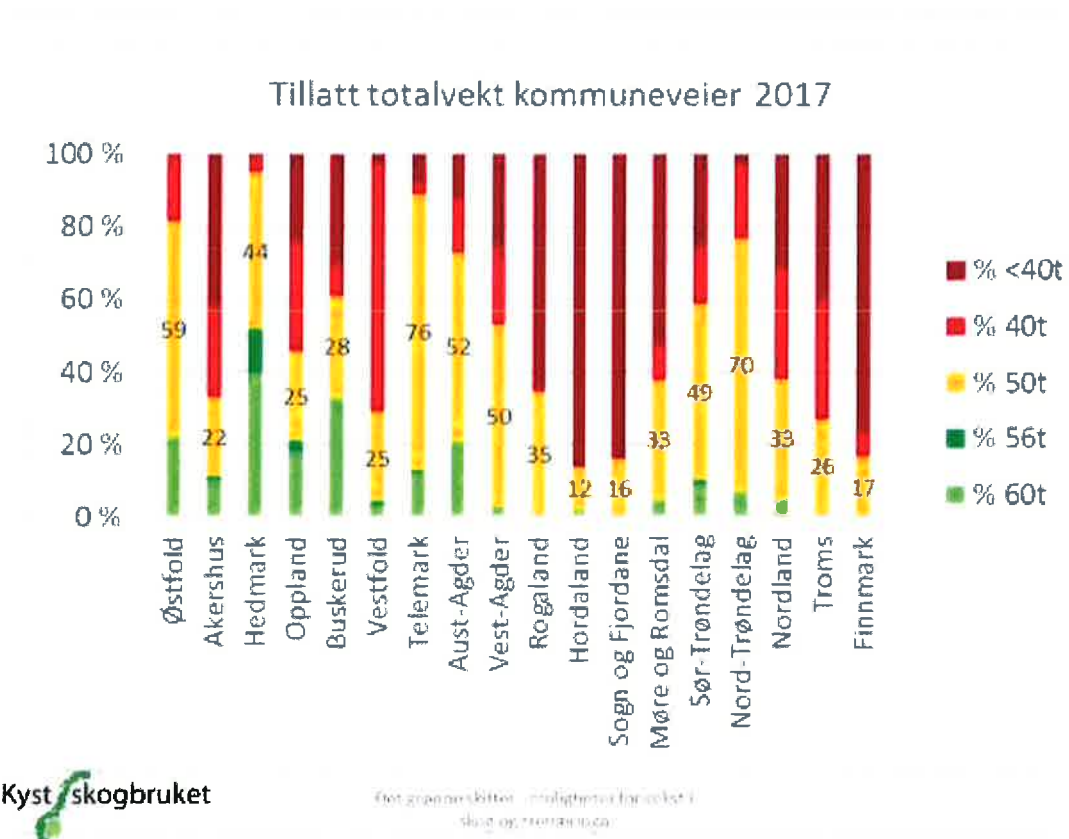


Fig 1. Andel av det kommunale vegnettet som er åpen for langhenger, kort henger og uten henger (Ref. Statens Vegvesen, Region Øst)



Kilde: Klassifisering av offentlig veinett etter tillatt totalvekt for tømmervogntog. Norges Skogeierforbund, oktober 2017.

Kystskogbruket/ Skognæringa Kyst SA www.kystskogbruket.no

Kontaktpersoner:

Jan Ivar Rødland, mob. 907 27 145, jir@vestskog.no, styreleder Skognæringa Kyst,
 Helge Kårstad, mob. 48020261, helge@kystskogbruket.no, fagsjef logistikk Kystskogbruket,
 Kjersti Kinderås, mob. 952 39 036, kjersti@kystskogbruket.no, daglig leder Arena Trøndelag.
 Jan Olsen, mob 952 39 335, jan@kystskogbruket.no, daglig leder Skognæringa Kyst SA
 Rasmus Stokkeland mob 40 64 99 17, rasmus@kystskogbruket.no, fagansvarlig skogkultur