

Skogsveier og virkesterminaler/ tømmerkaier i Kystskogbruket; Status og behovet fremover

Sammendrag

Kystskogbruket har på bakgrunn av Kystskogmeldingen (2008) prioritert arbeidet med en bedre infrastruktur til skogen i kystskogfylkene (Vest Agder til Finnmark). Hovedgrunnen til dette er den potensielt store verdiskapingen fra skognæringen og samtidig de relativt høyere transportkostnader (opptil 100 %) jamført med innlandet i Norge.

Et lite utbygd skogsbilvegnett, dårlige/ manglende tømmerkaier og mye flaskehals for tømmerbiltransport på offentlige veier er grunnen til dette.

Her omtales skogsbilveier og tømmerkaier.

- I 2014 er statlig investeringstøtte til skogsveier i Norge totalt 99 millioner kroner, av dette går noe over halvdelen til kystskogfylkene.

Det må bygges mer skogsveier i hele landet.

For 2015 bør statlig investeringsstøtte til skogsbilveier minst dobles i kystskogfylkene. Dette betyr en økning på ca 50 millioner kroner for kystfylkene.

Hovedplanarbeidet for skogsbilveier i Kystskogbruket viser for flere fylker et fremtidig behov for inntil en 4-dobling av veibygingen jamfør med dagens aktivitet i 20 år fremover. Det er også skogsveien som opner for økt hogst og videre verdiskaping.

Økningen i investeringstøtte til skogsbilveier i statsbudsjettet 2014 opner for 170 flere sysselsatte i skognæringen bare i kystskogfylkene.

- **For 2015 bør regjeringen sette av en statlig investeringstøtte på minst 50 millioner kroner for videre utbygging av tømmerkaier i kystskogfylkene**

Dette vil være en naturlig opptrapping basert på søknader som allerede foreligger og en forsvarlig fremdrift for planlegging- og utbygging.

Søknader om statlig investeringstøtte til tømmerkaier fra næringen i 2013 viser at det er et akutt behov for en 4-dobling av investeringer for utbygging av tømmerkaier jamført med det som ble satt i gang i 2012 og 13 i kystskogfylkene.

- I regi av Kystskogbruket er arbeid med et «infrastrukturprogram» satt i gang og det vil bli ferdigstilt våren 2016.

Programmet som vil se på sammenhengen mellom skogsvei, tømmerkai og offentlige veier og derav prioritere utbyggingen av infrastruktur i kystskogfylkene de nærmeste 25 årene.

Bakgrunn;

Kystskogmeldingen (2008) viste til at totalt næringspotensial i skognæringen med dagens virkeproduksjon kunne økes fra 17 til 40-45 milliarder kroner (produksjonsverdier) og dermed gjøre skognæringen til en av de største næringer i kystfylkene. Skogreisningen etter krigen er hovedgrunnen til dette, tilveksten har følgelig økt ca. 3 ganger til ca. 7,3 millioner kubikkmeter pr. år (2008).

Kystskogbruket har siste årene prioritert arbeidet med en bedre infrastruktur til skogen i kystskogfylkene. Hovedgrunnen til dette er den potensielt store verdiskapingen fra skognæringen og samtidig de relativt høyere transportkostnader (opptil 100 %) jamført med innlandet.

Under følger en oversikt med forslag til tiltak i 2015 for de to viktigste områdene innenfor infrastrukturen i kystskogfylkene; skogsbilveier og virkesterminaler ved sjø/ tømmerkaier. Utfordringen på offentlige veier i kystskogfylkene er også relativt store pga. flaskehals for tømmertransporten, i hovedsak vekt- og lengdebegrensinger. Offentlige veier er utover dette ikke omtalt i dette notatet.

Til slutt er et nylig påbegynt arbeid med et «infrastrukturprogram» omtalt.

Skogsbilveier;

Utgangspunktet er at kystskogfylkene i dag har ca. halve skogsveidekningen i skogen sammenlignet med innlandet (Kystskogmeldingen 2008).

- ✓ 150 kommuner (70 % av alle) i kystskogfylkene har pr. idag utarbeidet en hovedplan for fremtidige skogsbilveier. Denne planen har vært etterspurt fra skog- og miljøfaglig hold i Norge siden 1990 tallet.
- ✓ Foreløpige resultater av hovedplanarbeidet i flere fylker viser et behov for en 4-dobling av dagens utbyggingstakt i 20 år fremover for å høste stående skog. En finansiering av denne utbyggingen av skogsbilveier kan best gjennomføres etter en historisk modell basert på privat og statlig kapital.
- ✓ For første gang på mange år ligger det inne i statsbudsjettet 2014 (inkl. LUF-rammen) en økning av statlig investeringsstøtte til nye skogsbilveier på 30 millioner kroner eller tilsvarende 40 % økning jamført med året før. Totalt er det satt av 99 millioner kroner til skogsbilveier i 2014 og vi kan legge til grunn at kystskogfylkene sin del utgjør ca. halvparten, dvs. ca. 50 millioner kroner.
- ✓ En økt utbygging av skogsbilveier med 40 % i 2014 vil utgjøre ca. 170 flere sysselsatte i kystskogfylkene. Utrekningen er basert m.a. på oppgitte tall for sysselsatte/årsverk og verdiskaping i stortingsmelding nr. 25 (2008/9). Det er også lagt til grunn foreløpige resultat fra hovedplanarbeidet som viser at for hver nybygd meter skogsbilvei får vi tilgang til 5 kubikkmeter tømmer (snitt).
- ✓ For 2015 bør statlig investeringsstøtte til skogsbilveier minst dobles i kystskogfylkene. Dette betyr en økning fra 2014 til 2015 på ca. 50 millioner kroner for kystskogfylkene.

Behovet og økningen er basert på tall fra hovedplanarbeidet som riktignok viser høyere tall. Men det vil være naturlig med en opptrapping lik en dobling fra 2014 til 2015. Både plan- og anleggskapasitet må bygges opp, og det må sikres gode skog- og miljøfaglige løsninger.

Virkesterminaler ved sjø/ tømmerkaier;

Kystskogfylkene flytter stadig mer av tømmertransporten fra veg til sjø. Det er mange grunner til dette, den viktigste er at transport av skogsvirke er 10 ganger dyrere (kr pr. m³/km) med bil jamført med båt.

- ✓ En Sintef-rapport (2011) viser at det vil være gunstig å bruke/ etablere 60 tømmerkaier i kystskogfylkene til en kalkulert kostand av ca. 300 millioner kroner. Dette er basert på prognostiserte avvirkningskvantum frem til år 2040 og en tilsvarende økning for transporten med skip fra 0,4 til 2 millioner kubikkmeter tømmer.
- ✓ Over 2 reviderte statsbudsjett (2012 og 13) og statsbudsjettet 2014 er det hittil bevilget 75 millioner kroner statlig investeringstøtte til tømmerkaier og dette åpner for en brutto investering i overkant av 100 millioner kroner. Her må legges til at behovet for investeringer i tømmerkaier nå overstiger 300 millioner kroner (jfr. Sintef-rapporten) siden alle kystfylkene til Oslofjorden og etter nedleggingen av Tofte nå må eksportere noe av virket sjøveien.
 I Kystskogfylkene ligger det nå (2013/14) til rette for en utbygging ved 7 kaiprosjekter/kommuner, dvs. Mosjøen, Namsos, Molde, Skodje, Kaupanger, Eidsnes og Mandal. Totalt dreier det seg om en brutto investering rundt 50 mill. kroner og en statlig investeringstøtte rundt 40 mill. kroner.
- ✓ Statens Landbruksforvaltning har i 2013 mottatt søknader fra kystfylkene om investeringer til tømmerkaier i overkant av 200 millioner kroner. Dette viser at det akutte behovet for statlig investeringsstøtte til tømmerkaier pr. i dag er det 4-doble av det som allerede er finansiert og under utbygging (2012 og 2013).
- ✓ Utbygging av virkesterminaler har hittil vist seg å gi store innsparinger i transportkostnader, fra 15 kr/m³ (eks. Mosjøen) og oppover. I tilfeller der det ikke finnes alternativ transport vil det faktisk bety et enten eller for skogsdrift (eks. Drag i Tysfjord/Nordland).
- ✓ For 2015 bør det settes av en investeringsstøtte på minst 50 millioner kroner for utbygging av tømmerkaier i kystskogfylkene. Dette vil være en naturlig opptrapping basert på søknader som allerede foreligger og en forsvarlig fremdrift for planlegging- og utbygging.

Videre arbeid fremover;

I løpet av våren 2016 vil Infrastrukturprogrammet for kystskogbruket foreligge med konkrete tall for utbyggingsbehovet. Formålet med programmet er å utrede hvordan en ekstraordinær utbygging av infrastrukturen i kystskogbruket kan gjennomføres, inkl. skogsveier, offentlig veinett og virkesterminaler i et tidsperspektiv på de kommende 25 år. En utbygging skal så langt råd samordnes og koordineres med samfunnets øvrige behov for bedret infrastruktur.

Kystskogbruket/ Skognæringa Kyst

www.kystskogbruket.no

Kontaktperson;

Helge Kårstad

48020261