

Til
Samferdselsdepartementet

30. juni 2016

Høringsuttalelse til Nasjonal transportplan for 2018-2029

De viktigste prioriteringene fra fylkeskommunene i Kystskogbruket

1. Kystskogbruket forventer fortsatt en satsing på utbygging av terminaler, spesielt tømmerkaier.
2. Styringsgruppen for fylkeskommunene i Kystskogbruket foreslår en ekstraordinær satsing på utbedring av flaskehalsar for tømmertransport på kommune- og fylkesveier.
3. Kystskogbruket ved Fylkeskommunal styringsgruppe mener det snarest må settes i gang et ekstraordinært nasjonalt utbyggingsprogram for å realisere de store lønnsomme tømmerressursene i kystskogbruket. Programmet må omfatte et samfunnsøkonomisk, framtidsrettet og klimatilpasset infrastrukturutbygging, hvor transportstrengene med offentlige vegnettet, tømmerterminaler og skogsveger sees i sammenheng.
4. Det må åpnes for å gi en tidsbegrenset dispensasjon for transport av tømmer på offentlige veier med nedsatt bruksklasse, jfr. Direktiv 96/53/EF
5. Kystskogbruket forventer at høy økonomisk ramme legges til grunn for det videre arbeid i melding til Stortinget og gir støtte til forslaget om etablering av et nasjonalt program for å ta igjen alt forfall på riksveg, fylkesveg for vedlikeholdsetterslep. Dette er et svært viktig tiltak for skogbruket.
6. Kystskogbruket foreslår et program med årlige bevilgninger som sikrer at vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet, inkludert fergekaier, bruer og tunneler, bygges ned i samme takt som riksvegnettet.

Den fylkeskommunale Melding om kystskogbruket 2015 peker på at skogreisings-skogene i kystskogfylkene, de 10 kystfylkene fra Vest-Agder til Finnmark, med meget store tømmerressurser blir hogstmoden i kommende 25-årsperiode. Men infrastrukturen i kystskogfylkene er i dag alt for dårlig utbygd til å kunne bære de meget store transportvolumene denne «skoghøstingen» vil medføre. For å sikre nærings- og klimapotensialene og å unngå at store biomasseressurser skal gå tapt, kreves derfor en ekstraordinær satsing på infrastrukturen i kystskogbruket. Viktig for skognæringa er utskipingskaier/terminaler og flaskehalsar på offentlige veier, men også i særdeleshet utbygging av skogsveier, et satsingsområde som tilligger Landbruks- og matdepartementet.

Tømmerkaier

Kystskogbruket la høsten 2015 frem et eget Infrastrukturprogram som viser at skogsveibyggingen årlig må firedobles frem til 2040. Dette vil totalt koste ca. 2,7 milliarder kroner. I samme periode må det etableres eller utbedres 26 nye tømmerkaier til en kalkulert kostnad på ca. 650 millioner kroner. Tømmerkaiene er del av det offentlige veinettet og tiltaket er i samsvar med en tverrpolitisk enighet om å føre mer av godstrafikken fra vei til bane og sjø.

Utbedring av flaskehals

Tidligere undersøkelser at inntil 90% av kommune- og fylkesveier i flere kystskogfylker, som blir nytt til tømmertransport, har flaskehals pga nedsatt aksellast og/eller lengdebegrensninger. Verst er det på Vestlandet. I løpet av 2016 vil det bli utarbeidet nye data som vil fortelle hvilke veier som må prioriteres for oppskrivning og/ eller opprusting.

Det er kjent at flere av kystskogfylkene har et betydelig etterslep når det gjelder vedlikehold og opprusting av kommune- og fylkesveier. I noen tilfeller vil det ta flere 10-år å få gjennomført planlagte og nødvendige tiltak. I mellomtiden vokser skogen og mange skogeiere vil gjennomføre hogst. Dette fører til utstrakt bruk av «kippkjøring» på offentlige veier som fører til ekstra transportkostnader og dermed store konkurranseulempen i skognæringen. Fordi tømmerbilen ikke kan lesse fullt lass fører dette til mange ekstra turer, - dette gir økt drivstofforbruk og i tillegg økt veislitasje.

Tidsbegrenset dispensasjon

For å unngå ekstraturer, unødvendig vegslitasje og drivstofforbruk er løsningen å åpne for en dispensasjon for kjøring av tømmer, i dette tilfelle definert som «delbar last».

Et EØS direktiv «Direktiv 96/53/EF» regulerer blant annet de største tillatte dimensjoner for kjøretøy og vogntog både i nasjonal og internasjonal trafikk. Direktivet tillater kun overskridelse av de grenser direktivet selv setter i noen få, svært spesifikke tilfeller.

Ett av disse unntakene er transport med spesialvogntog når denne transporten er av en slik art at den ikke foregår i konkurranse med internasjonal transport. Transport av tømmer er et eksempel på slik transport. Så EØS-rettslig kan det i dag spesielt tillates innenlands transport av tømmer med større dimensjoner enn hva direktivet ellers tillater. Derfor er det blitt tillat med større vogntoglengde for tømmertransport. Siden direktivet «åpner» for å kunne tillate større dimensjoner for tømmertransport, og forutsatt at det ikke strider mot EØS-rettslige forpliktelser ønsker vi at det kan åpnes for å gi dispensasjon for tømmer, eventuelt som en tidsbegrenset ordning.

Nasjonalt utbyggingsprogram

For skognæringen langs kysten er forbedringer i infrastruktur en grunnleggende og *helt nødvendig forutsetning* for å lykkes og for å utvikle seg videre samt ta del i «Det grønne skiftet».

Innovasjon og utvikling, markedsendringer og økt produktivitet kan ikke alene sørge for tilstrekkelig lønnsomhet uten at infrastrukturen er på plass. Transportkostnadene må reduseres.

I Infrastrukturprogrammet er det laget et forslag til periodevis utbygging av skogsbilveier og tømmerkaier. Det må presiseres at utbyggingen skal stå ferdig i starten av den oppgitt perioden.

Tilhørende plan- og utbyggingsprosesser er komplekse og tar ofte lang tid. Planprosesser må derfor startes og gjennomføres i periodene før utbyggingen.

Da utbyggingen også vil berøre flere departementer og bevilgninger over ulike poster er det kanskje en fordel om arbeidet kan organiseres interdepartementalt. I fylkene trengs også en felles oppfølging med næringa, forvaltningen og regional politisk nivå.

Etterslep på vedlikehold

Transportpolitikens hovedmål om fremkommelighet, transportsikkerhet, klima og miljø er helt avhengig av gjennomføringskraften i fylkeskommuner og kommuner. Vi er godt fornøyd med at transportetatene har satt drift, vedlikehold og fjerning av etterslep høyt på dagsorden. Planforslaget legger nå opp til å fjerne etterslepet på statlig infrastruktur uansett hvilken ramme som velges. Nå trenges Stortingets hjelp til å få til det samme på kommune- og fylkesvegnettet.

Konklusjon

Skogreisningen etter krigen fører til en stor økning av hogsten i kystskogfylkene (de 10 kystfylkene fra Vest-Agder til Finnmark) i perioden frem til 2040. For å realisere den store økningen i potensiell verdiskaping til et årlig omsetningspotensiale på 60 milliarder kroner må det gjennomføres en ekstraordinær satsing på skoglig og offentlig infrastruktur, dvs. utbygging av tømmerkaier og utbedring av flaskehals for tømmertransporten på det offentlige veinettet. Det må videre etableres et nasjonalt program med årlige bevilgninger for å ta igjen alt forfall innenfor vedlikehold på riks- fylkes- og kommuneveier.

For
Fylkeskommunal styringsgruppe i Kystskogbruket



Stig Klomsten
Rep. Sør-Trøndelag

Roger Leif Hansen
Rep. Finnmark
sign.

Kjell-Sverre Myrvoll
Rep. Troms
sign.

Arve Knutsen
Rep. Nordland
sign.

Anne Berit Sæter
Rep. Nord-Trøndelag
sign.

Knut Trygve Storvik
Rep. Møre og Romsdal
sign.

Erlend Haugen Herstad
Rep. Sogn og Fjordane
sign.

Helge Nævdal
Rep. Hordaland
sign.

Torkel Myklebust
Rep. Rogaland
sign.

Nils Harald Rennebraum
Rep. Vest-Agder sign.